НА ПОРОГЕ ЗИМЫ ТЕСТИРУЕМ 15-ДЮЙМОВЫЕ ШИНЫ стр. 142
№10 (880) Октябрь 2004
Обзор отличный!
За рулем
HYUNDAI TUCSON – НАШ ЛАУРЕАТ стр. 24
ПРЕЗЕНТАЦИЯ 90
FORD MAVERICK
ТЕСТ За рулем
VOLKSWAGEN GOLF ■ OPEL ASTRA
ВЕЧНЫЕ СОПЕРНИКИ стр. 38
ТЕСТ 134
KIA MAGENTIS – HYUNDAI SONATA
РЕЙД 220
ЦЕНА РЮМКИ – ПРАВА
Р 031 АК 63
BMW – ОТСЧЕТ С ЕДИНИЦЫ
стр. 52
ISSN 0321-4249
9 770321 424045 10
НОВАЯ НАЧИНКА «ШЕВИ-НИВЫ»
стр. 76
www.zr.ru

ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!
ВЫ ДЕРЖИТЕ В РУКАХ САМЫЙ ТОЛСТЫЙ ЗА ВСЕ ГОДЫ НОМЕР ЖУРНАЛА – В НЕМ 364 СТРАНИЦЫ. ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ, В НАШЕЙ С ВАМИ ВОДИТЕЛЬСКОЙ ЖИЗНИ ПРОИЗОШЛО ТАК МНОГО ЗНАЧИМЫХ СОБЫТИЙ, ЧТО МЫ ПРОСТО НЕ МОГЛИ НА ЭТО НЕ ОТРЕАГИРОВАТЬ. НАШ ГЛАВНЫЙ ПРИНЦИП ИЗВЕСТЕН – ДАТЬ ЧИТАТЕЛЮ МАКСИМУМ ПРИВЛЕКАЮЩЕЙ ЕГО ИНФОРМАЦИИ, КОТОРАЯ НУЖНА НЕ ТОЛЬКО СЕГОДНЯ, НО МОЖЕТ ПРИГОДИТЬСЯ И ЗАВТРА. ЖУРНАЛ, КАК ПИШУТ НАМ МНОГИЕ, ХРАНЯТ ДОЛГИЕ ГОДЫ И ОБРАЩАЮТСЯ К НЕМУ ПОСТОЯННО.
СПАСИБО! ЖЕЛАЮ УСПЕХА!
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ

В АВГУСТЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 288 608 ЧЕЛОВЕК (НОВЫЙ РЕКОРД!).

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

ПОЧЕМУ Я ГОЛОСОВАЛ ЗА АВТОВАЗ

Почему опять АвтоВАЗ? Почему Гран-при в номинации «Прорыв года» получил завод, чья продукция вызывает так много нареканий? И, кстати, как, если не секрет, проголосовала редколлегия журнала и вы, в частности?

ВАСИЛИЙ

Редколлегия, как и большинство членов жюри, проголосовала за ВАЗ. Выбор, на мой взгляд, совершенно правильный и к нынешней продукции предприятия не имеющий отношения. По сути, в Тольятти создан новый, высокотехнологичный завод, рассчитанный на выпуск более 200 тысяч автомобилей в год. С ним не сравнится ни одно автомобильное предприятие, появившееся в стране за последние десятилетия. Завод в Тольятти – это не только новые, конструктивно вполне современные модели, а, если хотите, новый этап в отечественном автомобилестроении. Именно «Калина» даст импульс развитию предприятий, занятых выпуском комплектующих – то, чего у нас не было со времени постройки ВАЗа и что до сих пор препятствовало прогрессу автопрома. Полагаю, новая эра начнется с создания совместного предприятия по выпуску современных двигателей, которых нам так не хватает. Следом, наверняка, подтянутся известные за рубежом производители других узлов и деталей. Для них открывается огромное поле.

По планам, новый завод выйдет на полную мощность за три года. Представьте, сколько понадобится комплектующих, особенно если учесть, что и ныне действующее производство ВАЗа постепенно перейдет на совершенно новые модели – иного уровня качества. Так что создание современного производства «Калины», действительно, мощный, невиданный в последние годы, прорыв в автопроме, вполне заслуживающий Гран-при «За рулем». Вот почему я голосовал за АвтоВАЗ.

РЮМКА «НА ДОРОЖКУ»

Меня остановили за превышение скорости на 22 км/ч. Платить «по-русски» я не стал, а оформил квитанцию о наложении штрафа. Пора кончать взятки давать!

ВИКТОР

Очень порадовало ваше: «Пора кончать взятки давать!». Целиком поддерживаю! Сегодня, когда наконец ввели более строгие наказания за пьянство за рулем, это приобретает особый смысл. Ведь многие, я знаю, считают, что при нашей ГАИ порядка не будет: те, кто пьет, останутся при «правах», только если попадутся, станут давать на лапу намного больше. Исключить такое полностью не берусь, но все-таки думаю, что с новыми наказаниями должно прийти и новое осознание ответственности. Выпить за рулем – это не проступок, не нарушение, а преступление (именно так это и расценивается во всем мире). К такому заключению, по логике вещей, неминуемо придут и сотрудники ГАИ. А из этого следует, что каждый, кто пожелает «откупиться» – дать взятку, рискует не только лишиться «прав» на полтора-два года, положенные по закону, но и сесть, опять же по закону, на скамью подсудимых с последующим лишением свободы. Так что думайте сами, чем обернется для вас теперь выпитая «на дорожку» рюмка.

ВСЕГО ЛИШЬ ЭКСПЕРИМЕНТ

Не кончаются разговоры, что в столице сотрудники ГАИ будут отстранены от проведения техосмотра. А что на самом деле?

БОРОДА

Как нам сообщили в Главном управлении ГИБДД МВД России, эта информация не соответствует действительности. Правительство Москвы приняло постановление № 752 от 17.[illegible] 2004 г. «О дальнейшем развитии и повышении качества технического обслуживания и ремонта автомототранспортных средств и самоходной техники в г. Москве», которое предусматривает эксперимент – привлечь производственную и материально-техническую базу автотранспортных предприятий и сервиса к проверкам технического состояния ТС. Только и всего. Во время эксперимента состояние автомобилей проверят работники Московской городской службы технического контроля, а сотрудники ГАИ проведут его осмотр и выдадут талон ТО. Напомню, что организация и проведение ГТО возложены на подразделения ГИБДД в соответствии с Законом РФ о милиции – его никто не отменял.

ПРИДЕТ ЛИ VW В РОССИЮ?

Газеты много пишут, что «Фольксваген» готов открыть свой завод в Подмосковье. Правда ли?

БОРИС (по телефону)

Пишут и говорят об этом сейчас много, даже сроки называют и возможную модель – «Туран». Но официального подтверждения нам получить не удалось.

АКТУАЛЬНО

ТЕХНИКА

ШИНОМОНТАЖ

НЕ ДУМАЙ О СЕКУНДАХ СВЫСОКА

«Феррари» быстры, но время летит еще быстрее. Казалось, совсем недавно отмечал дебют «Феррари-360 Модена», и вот спустя всего четыре года ему подготовлена смена, которую показали публике на автосалоне в Париже. Судя по первой информации - смена более чем достойная. Создатели 430-го как никогда близко подошли к использованию в серийном производстве технологий, обкатанных в первой формуле.

Во-первых, это еще более широкое применение алюминиевых сплавов в пространственной раме кузова, а во-вторых, появление на руле серийного автомобиля рычажка «манеттино» - как его называют пилоты формулы 1. Благодаря ему теперь и состоятельные поклонники «Феррари» могут изменять настройки автомобиля, определяющие поведение на дороге. В частности, плавно менять коэффициент блокировки колес ведущей оси. Для этого впервые на «дорожной» машине установили управляемый электроникой дифференциал E-Diff.

На фоне этих новшеств теряются даже такие высокотехнологичные решения, как керамическо-углепластиковые тормозные диски или опять-таки «формульная» коробка передач, где на переключение требуется всего 150 миллисекунд. Все это техническое великолепие везет компактная V-образная «восьмерка» с углом развала цилиндров 90° литровой мощностью 114 л. с. Она обеспечивает соотношение массы к мощности 2,8 кг/л. с. - результат для абсолютного большинства авто недосягаемый. С таким сердцем время разгона «Феррари-F430» до первой сотни занимает каких-то 4 с.

FERRARI F430

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4308 см³; мощность – 360 кВт/490 л. с. при 8500 об/мин; максимальный крутящий момент – 465 Н·м при 5250 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 2-местный; габарит (длина, ширина, высота) – 4512x1923x1214 мм; снаряженная масса – 1450 кг.
- Максимальная скорость – свыше 315 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,0 с.

САМЫЙ ЧЕСТНЫЙ «ФОКУС»

Второе поколение этой полюбившейся в России модели «Форда» празднует премьеру на автосалоне в Париже. Столь популярная некогда тема овала, обыгранная в интерьере прежней машины, сдает позиции: салон подросшего «Фокуса» стал строже.

Как и прежде, для машины предлагают широкую гамму моторов (бензиновые мощностью 80–145 л. с. и турбодизельные 109–136 л. с.), включая новый 115-сильный агрегат «Дюратек Ti-VCT» объемом 1,6 л. В списке опций – «заглядывающие» за поворот фары, вариаторная трансмиссия «Дюрашифт CVT», а также четырех- и пятиступенчатые «автоматы». Продажи «Фокуса» в Европе стартуют в ноябре. Со временем на выпуск нового поколения этой модели перейдет и завод «Форд» во Всеволожске.

«ГАРМОШКА» НА НОВЫЙ ЛАД

Ликинский завод представил новый городской автобус – сочлененный низкопольный (!) ЛиАЗ-6213. Он на полметра длиннее выпускаемой сейчас модели 6212, число сидячих мест выросло с 33 до 39, а всего «гармошка» берет на борт 171 пассажира. Модель не уступает многим зарубежным аналогам. Шестицилиндровый рядный двигатель «Катерпиллер» мощностью 220 кВт/300 л. с. удовлетворяет нормам Евро III и потребляет при скорости 60 км/ч около 25 л/100 км. Момент на колеса передают трехступенчатый «автомат» фирмы «Войт» и мост «Раба».

ПИЖОН ИЗ 5-ГО «С»

На Парижском автосалоне показали два обновленных «Ситроена-C5» с кузовами седан и универсал. Это – второе «переиздание» с момента дебюта в 2000-м году.

CITROEN C5

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2946 см^3; мощность – 152 кВт/207 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 285 Н·м при 3750 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный седан либо 5-дверный универсал. Остальные данные появятся позднее.

В концерне PSA, где «Пежо» отведена роль более демократичного автомобиля, машины с двойным шевроном чаще выбирают приверженцы запоминающегося стиля. В этом смысле обновленный C5 не подкачал. Кстати, о шевроне. Теперь его не оторвут с облицовки шустрые подростки – он стал частью дизайна передка. Верхним шевроном начинается капот, нижним – заканчивается бампер.

Новые блок-фары немного напоминают очертаниями бумеранг. В том же стиле выполнены задние фонари. Содержание от формы не отстает. В фарах ксеноновые лампы со световым пучком, следующим за поворотом передних колес. На переднем бампере специальные датчики, передающие на дисплей картинку ближней зоны при маневрах.

Еще одно новшество – система AFIL, предупреждающая водителя о пересечении линии разметки при выключенном указателе поворота. Устройство не будет нервировать пассажиров зуммером или тревожным миганием лампочки, просто слегка завибрирует правая или левая сторона подушки водительского сиденья.

В обновленном «Ситроене» семь подушек безопасности, новейшая ESP, круиз-контроль, гидропневматическая подвеска «Гидрактив-3» с регулировкой клиренса. Под капотом может стоять один из трех бензиновых или трех дизельных двигателей последнего поколения мощностью от 117 до 210 л. с.

КОРОТКО

- За первые восемь месяцев года объем производства автомобилей в России вырос на 14,3% и составил 799 967 машин. Легковых моделей собрано больше на 15,6%, а грузовиков – на 12,1%.

- ОАО «ГАЗ» ведет переговоры в Индии о создании СП по сборке вседорожников ГАЗ-2975, известных у нас под названием

«Тигр». В 2003 году на основную подготовку производства «Тигра» было израсходовано 143 млн. рублей. Сегодня мощности ГАЗа рассчитаны на выпуск 500 таких машин в год.

- К 2009 году ГАЗ намерен освоить выпуск принципиально новых автомобилей своего самого популярного семейства – «Газель» и «Соболь». По словам генерального директора ОАО «ГАЗ» Алексея Баранцева, новые модели с несущим кузовом и современными средствами безопасности. Их оснастят как бензиновыми, так и дизельными двигателями.

- Новые европейские стандарты предписывают автопроизводителям устанавливать с 1 октября 2004 года трехточечные ремни безопасности, в том числе и на среднее заднее сиденье легковых автомобилей. Владельцам машин, у которых ремень на этом месте не предусмотрен, опасаться нечего: закон обратной силы не имеет. Никакие переделки в системах пассивной безопасности не допускаются.

- Компании – члены Российского союза автостраховщиков (РСА) выплатили уже 8,2 млрд. рублей по обязательному страхованию автогражданской ответственности. В настоящее время выплаты по ОСАГО составляют порядка 70% от сбора премий.

ПРОТОННЫЙ УСКОРИТЕЛЬ

Малайзийский производитель «Протон» представил интересную новинку «Джен-2» (GEN-2). Поскольку фирма «Лотос» на 100% принадлежит «Протону», именно английские дизайнеры знаменитых спорткаров и создавали эту машину.

Особо подчеркивают, что полноразмерный седан может тащить за собой прицеп массой 1000 кг. Но истинные спортивные традиции «Лотоса» не забыты и прослеживаются не только во внешности. Интерьер сочетает отличную эргономику и классический спортивный минимализм. Разработчики обещают «изумительную управляемость» и, видимо, поэтому решили, что система ESP будет излишней. Хватит 4-канальной ABS вкупе с системой распределения тормозных усилий.

Под капотом двигатель CAMPRO собственной («Лотоса») разработки. При объеме всего 1,6 л он развивает более 110 л. с. Коробка передач по выбору: пятиступенчатая «механика» либо четырехступенчатый «автомат».

За пассивную безопасность отвечают две фронтальные подушки и особо жесткая пассажирская ячейка кузова, которая, как утверждают, превышает требования европейских стандартов.

PROTON GEN-2

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1597 см³; мощность – 82 кВт/112 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 148 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2600 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4310x1725x1435 мм; снаряженная масса – 1175 кг. Радиус поворота – 5,4 м. Колеса – 195/55R15.
- Максимальная скорость – 190 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,6 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 7,2 л/100 км.

«СОНАТА» НОМЕР ШЕСТЬ

На прошедшем в сентябре Парижском автосалоне состоялась мировая премьера «Хёндэ-Соната» шестого поколения. Результатом четырехлетней работы, по уверению фирмы, стал абсолютно новый автомобиль – от крыши до моторов. О дизайне новинки можно судить по фото, а о двигателях фирма сообщает, что их объем 2 и 2,4 л и что они оснащены системой изменения фаз газораспределения, а также балансировочным валом. Планы у «Хёндэ» в отношении новинки оптимистичные: в следующем году корейцы намерены продать 300 тысяч «сонат». Вспомним попутно, что мировая премьера «Сонаты» третьего поколения прошла на Московском автосалоне и была отмечена Гран-при журнала «За рулем».

КОРОТКО

■ «Тойота» признана в Японии самым надежным автомобилем национального производства. Аналогичное исследование, проведенное в США, показало: «Тойота» по надежности занимает первое место уже шесть лет подряд.

■ ОАО «КамАЗ-Дизель» планирует выпустить первые десять двигателей, удовлетворяющих нормам Евро III. Сейчас единственный такой мотор с топливной аппаратурой «Бош» установлен на выставочном образце - модели КамАЗ-5460М, но уже в опытной партии вместо «бошевских» агрегатов будут отечественные.

■ С выпуском полноприводного варианта «Фирмоушн» (4motion) количество версий «Фольксвагена-Гольф» пятого поколения

достигло 98! Именно столько можно набрать, комбинируя двигатели, коробки передач и трансмиссии в разных сочетаниях. Всего через месяц спортивная заряженная версия довела цифру до 99. Скоро юбилей?

■ В Москве прошло очередное заседание Комитета по глобальным связям «КИА моторс». Представители предприятий-дистрибьюторов КИА из Венгрии, Польши, Чехии, Турции и России обсуждали продвижение новых моделей на рынки Восточной Европы. На встрече присутствовали представители «АвтоТОРа», «КИА-Сандол», Ижевского автозавода.

■ Ижевский универсал занял не только место на рынке, но и в Интернете. Студия Артемия Лебедева сделала для «Фабулы» собственный сайт по адресу www.izh-fabula.ru. Здесь даны ответы на многие вопросы, касающиеся этой модели. Оценить вместительность универсала поможет игра «Соберись в путешествие».

ЗЕВС-ГРОМОВЕРЖЕЦ

Корейская (впрочем, теперь уже китайская) фирма «Саньён» представила вседорожник «Родиус». Звучащее для русского уха не в пример благозвучней названия производителя, имя составлено из двух английских слов: Road – дорога и Zeus – Зевс. Тем самым подчеркнута флагманская роль автомобиля. «Родиус» непросто отнести к определенному классу: внешне – вседорожник, по компоновке салона – типичный мини-вэн, а одиннадцать мест потребуют открыть автобусную категорию (есть, правда, и скромная девятиместная версия).

Дизайн новинки разрабатывали методом виртуального проектирования и представили весьма впечатляющую машину. Чего стоит хотя бы необычное «двухпалубное» решение задка кузова! Подобный стиль скорее подходит для яхты, но без «надстройки» на последнем, четвертом ряду не усадить рослых пассажиров. Интерьер тоже весьма своеобразен. Комбинацию приборов разместили точно по центру «торпедо», а чуть правее гнездо для… цветочка.

Платформа у «Родиуса» общая с седаном «Нью-Чейрмен». Двигатель – пятицилиндровый турбодизель XDi с системой впрыска «коммон рейл». Характеристика крутящего момента достигает максимума уже при 2000 об/мин, что обещает неплохую динамику на «низах».

Тяговое усилие на задние колеса передается через автоматическую пятиступенчатую коробку передач «Т-троник» с возможностью ручного последовательного переключения.

Продажи «Родиуса» на родине уже начались, а в Европу он придет, скорее всего, к Новому году.

SSANGYONG RODIUS

■ Двигатель – турбодизельный; число цилиндров и рабочий объем – 5x2696 см^3; мощность – 121 кВт/165 л. с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 340 Н·м при 2000 об/мин.

■ Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 11-местный 5-дверный; база – 3000 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 5220x1930x1845 мм; снаряженная масса – 2240 кг. Колеса – 225/65R16.

■ Расход топлива в смешанном цикле – 9,8 л/100 км.

ЛУЧШЕ МЕНЬШЕ, ДА ЛУЧШЕ

На выставке «Автомеханика-2004» во Франкфурте фирма «Бош» получила две первые премии. В номинации «Детали и компоненты» – за гамму универсальных лямбда-зондов. Всего 7 модификаций новинки заменяют ранее выпускавшиеся 700 (!) версий. В категории «Сервис» награды удостоился бесконтактный прибор для измерения углов установки колес, разработанный совместно с БМВ. Прецизионные оптические датчики выдают на дисплей значения углов прямо на ходу, когда автомобиль проезжает мимо двух стоек с аппаратурой. При этом все углы измеряются с очень высокой точностью.

КОРОТКО

■ Уральский автозавод планирует организовать сборку автомобилей в Юго-Восточной Азии и до конца года начнет поставки машинокомплектов грузовиков во Вьетнам. Компания «РусПромАвто», в которую входит «Урал», изучает сейчас и рынок Мексики, чтобы принять решение о возможности сборки там своих автомобилей.

■ «Рено-Модюс» первым из автомобилей компакт-класса (или «В», по иной классификации) получил 5 звезд в крэш-тесте EuroNCAP, заработав 32,84 балла из 37 возможных.

Таким образом, вся гамма легковых автомобилей «Рено» стала пятизвездочной. Что дальше? К чему стремиться? Похоже, придется вводить шестую звезду в шкале оценок пассивной безопасности.

■ В августе в местечке Валь-де-Изер на салоне полноприводных автомобилей публика впервые увидела обновленный «Ниссан-Патрол». Этот вседорожник в гамме «Ниссана» – «настоящий», без добавления «паркетный». В очередной версии значительно увеличен крутящий момент 3-литрового ди-

зельного двигателя, что позволяет буксировать прицеп полной массой до 3,5 т!

■ В первом полугодии Павловский автобусный завод начал выпуск новых моделей – обновленных модификаций ПАЗ-4230 «Аврора» (в том числе и с автоматической коробкой), а также ПАЗ-3205 с американским 4-литровым дизелем «Камминс» (Cummins) и пятиступенчатой коробкой передач ZF S-42.

РОЖДЕННЫЙ ПОЛЗАТЬ

Наверняка авторы этой машины на заголовок не обидятся. Ведь «Неоплану-Марибор NM 9022 L» и в самом деле не суждено «летать» по автобанам. Его удел – перевозка авиапассажиров от терминала до самолета и обратно. Какие уж тут скорости?

Зато есть специфические требования к комфорту и удобству посадки-высадки. Двери распахиваются каждая на 1,35 м, поднимать ногу выше 28 см не придется, ширина прохода между колесными арками – 980 мм. А вот посидеть удастся лишь старикам и инвалидам: сидячих мест в огромном салоне всего… шесть. Остальным 130 пассажирам придется постоять – насидятся в полете. Зато высота салона – 2,4 м!

На снимке – так сказать, максимальная версия. «Марибор» будут выпускать с января 2005 года слегка укороченным – до 13,31 м (в этом случае в индексе отсутствует буква L) и обуженным (версия 9012 шириной 2,62 м).

Все модификации – с дизелем MAN D 0836 LOH, который в отличие от дорожных автобусов установлен спереди. Коробка передач, разумеется, автоматическая. Автобус – переднеприводный, что, при данной компоновке и назначении, вполне логично.

При почти 15-метровой длине «Марибор» разворачивается с радиусом 16 м. Этого добились, максимально сблизив оси. Правда, свесы получились огромными, свыше трех метров с каждой стороны, но ведь на летном поле нет бездорожья…

NEOPLAN MARIBOR NM 9022 L

- Двигатель – дизельный с непосредственным впрыском; число цилиндров и рабочий объем – 6х6871 см^3; мощность – 162 кВт/220 л. с. при 2400 об/мин; максимальный крутящий момент – 820 Н·м при 1450 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая с интегрированным ретардером.
- Кузов – 136-местный 6-дверный; база – 8210 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 14 720х3170х2960 мм; снаряженная масса – 11 500 кг. Колеса – 425/65R22,5.

СТАТИСТИКА ТРАГЕДИЙ

ГИБДД обнародовала шокирующую статистику трагедий. За последние десять лет в дорожно-транспортных происшествиях на дорогах России погибли около 289 тысяч и получили ранения более 1780 тысяч человек, в том числе детей и подростков соответственно почти 16 тысяч и более 210 тысяч.

Согласно тем же статистическим данным, у нас ежедневно в ДТП погибают три и получают ранения 70 несовершеннолетних. Так что война продолжается.

«АТЕГО» И «АКСОР» ОБНОВИЛИ

На выставке в Ганновере представлены радикально обновленные грузовики «Мерседес-Бенц». В глаза бросается новый дизайн кабин, которые предлагают в трех вариантах. Один из них – «Развозчик» обеспечивает водителю удобный переход на правую сторону, а «Дальнобойщик» снабжен множеством отделений для вещей и проходом назад. Новые машины в различных исполнениях, с разным количеством осей появятся в продаже в ноябре.

КОРОТКО

- В 30 субъектах РФ внедрят спутниковую систему слежения за автомобилями, которая позволит милиции оперативно находить угнанные машины. Оператор при помощи спутниковой навигации, установленной на угнанном автомобиле, может в любой момент перекрыть подачу топлива, включить звуковую и световую сигнализацию. Отследить местонахождение машины можно с точностью до 5 метров.

- К Олимпиаде была приурочена афинская премьера сверхдлинной версии малыша «Мини». Взяв за основу самый мощный «Купер S», да еще с 200-сильным двигателем от

фирмы «Джон Купер Воркс», некая кузовная фирма из Лос-Анджелеса создала невероятно длинный трехосный шестиместный монстр. Внутри кожаные диваны, телевизор и все прочие блага, включая бассейн. Именно из-за него и понадобилась третья ось.

- ГАЗ планирует в 2005 году поставить на экспорт около 70-80 тыс. автомобилей. Наиболее перспективные рынки сбыта – ЮАР, Ирак, Индия, Куба и Нигерия. Не останется без внимания и внутренний рынок. С января по июнь текущего года ГАЗ реализовал в России и странах СНГ 114 313 автомобилей – на 19,3% больше, чем за аналогичный период 2003 года.

- Эту трассу для соревнования по картингу открыли глубоко под землей, использовав пустующую платформу метро под Берлинским рейхстагом. Поезда, правда, здесь ходят, но не останавливаются.

ПОД ИМЕНЕМ «БОНГО III»

«КИА моторс» представила новую версию популярных грузовичков K2700. Обновлены также машины серий K2500 и K3000. Дома эти автомобили с августа продают под именем «Бонго III».

Создатели называют свою К-серию «бестселлером на мировом рынке легких грузовиков с кабиной над двигателем». Основное внимание дизайнеры уделили эргономике кабины. Она, по их мнению, в первую очередь определяет удовольствие от вождения.

Но, конечно, если вместо быстрой доставки получишь натужное пыхтение от каждого светофора, никакая эргономика не спасет. Поэтому следующим пунктом была гамма дизельных двигателей. Два атмосферных, объемом 2,7 и 3,0 л и один с турбонаддувом, объемом 2,5 л. Выбирая мотор, следует учитывать основное назначение автомобиля. Одно дело – городская езда, другое – междугородная перевозка близкого к максимальному груза.

Разумеется, для удобства управления было бы лучше обойтись без левой педали. но после анализа рынка решили, что в данном случае клиент отдаст предпочтение «механике», лишь бы правильно был подобран ряд передач да включались они столь же четко и удобно, как на современном легковом авто.

Клиентам предлагают выбирать не только моторы, но, понятное дело, и кабины: существуют одиночные, полуторные или двойные – с четырьмя дверями. Лишние места съедают длину платформы, но есть версии «Ультралонг» – сверхдлинные, причем опять же со всеми вариантами кабин.

Что еще важно для коммерции? Расход топлива. В этом корейский грузовичок готов соперничать со многими большими легковыми авто.

KIA K2700 SINGLE CAB

■ Двигатель – атмосферный дизельный; число цилиндров и рабочий объем – 4x2665 см^3; мощность – 61 кВт/83 л. с. при 4150 об/мин; максимальный крутящий момент – 172 Н·м при 2400 об/мин.

■ Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

■ Кузов – 2-местный 2-дверный; база – 2385 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4840x1750x1970 мм; площадь грузовой платформы – 2870x1650 мм; снаряженная масса – 1530 кг. Дорожный просвет – 150 мм. Радиус поворота – 4,9 м. Колеса спереди/сзади – 195R14/5.00R12.

■ Максимальная скорость – 131 км/ч; расход топлива в смешанном цикле – 6,6 л/100 км.

«ГОЛЬФ GTi»: НУ-КА, ДОГОНИ!

Сделать это не каждому сопернику по силам. Под капотом четырех- или двухдверных модификаций GTi, выпуск которых только начат, установлен 200-сильный двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском бензина, максимальный момент 280 Н·м достижим в диапазоне от 1800 до 5000 об/мин. Со стандартной шестиступенчатой коробкой передач GTi разгоняется до 100 км/ч за 7,2 с, а в версии с автоматической коробкой DSG и того быстрее – 6,9 с. Так что, если встретите «Гольф» с черной фальшрадиаторной решеткой, задним спойлером, 17-дюймовыми колесами и двустволкой выпускной системы – лучше капитулируйте без боя...

КОРОТКО

■ Эти «Хёндэ-Санта Фе» не нужно заправлять ни бензином, ни дизтопливом. Специально для обслуживания Олимпий-

ских игр в Афинах фирма построила электровседорожники, заряжаемые от розетки.

■ Компания «Пежо» объявила об очередном конкурсе автомобильного дизайна. Участникам предлагается спроектировать «Пежо» вашей мечты», при этом лучший проект послужит основой для концепт-кара, который представят на автосалоне во Франкфурте в 2005 году. Принять участие в конкурсе может любой желающий старше 14 лет.

■ В Ганновере впервые был показан автобус высшего класса «СЕТРА S 415 GT». Это – уже четвертая модель старто-

вавшего нынешней весной семейства. Друхосный междугородный автобус, длиной 12,2 м, располагает устройством стабилизации ESP, делающим его особенно устойчивым на скоростных трассах.

■ В России приступают к выпуску индийских грузовиков «Тата». Их будет собирать компания «Автомобили и моторы Урала» (АМУР) из Новоуральска. До конца года планируют сделать около 400 автомобилей, а в следующем объем производства составит уже 2-3 тысячи машин.

■ На калининградском заводе «АвтоТОР» началась сборка автомобилей «Шевроле» моделей «Тахо» и «Трейл Блейзер». До конца года сделают более пятисот машин. Напомним, что с июня там освоена сборка вседорожников «Хаммер-2».

ЗАПРАВИЛИСЬ ПО-ОЛИМПИЙСКИ!

Торжественной церемонией награждения победителей закончился конкурс компании «ЛУКОЙЛ» «Заправься по-олимпийски!». Акция продолжалась в течение двух месяцев на девяносто одной АЗС в Москве и Московской области. В итоге разнообразные призы получили почти 40 тысяч человек, а 5 победителей (отобранных из 3000 претендентов) стали обладателями главных призов – приглашений на XXVIII Олимпийские игры в Афинах, где они провели незабываемые дни. Новое в сбытовой политике «ЛУКОЙЛа» сопровождается ростом потребителей его продукции.

МОДЕРН В СТИЛЕ «КЛАССИКИ»

Буквально с подмостков Парижского автосалона на рынок выходит модернизированный «классик» второго поколения – «Порше-Бокстер». Отличить его от предшественника нетрудно по овальным фарам в стиле модели «911», большим «жабрам» воздухозаборников и площади остекления. За посвежевшей внешностью скрывается и новая начинка: моторы объемом 2,7 и 3,2 л развивают теперь 240 и 280 л. с. С ними автомобиль разменивает первую сотню за 6,2 и 5,5 с соответственно. Такой резвости способствует и модернизация 5- и 6-ступенчатых механических коробок передач. Любопытно, что «Бокстер» стал первым родстером в мире с дополнительными боковыми подушками, защищающими головы водителя и пассажира.

ДИМА – ПОБЕДИТЕЛЬ МОНСТРОВ!

То, что «зарулевцы» стараются во всем быть первыми, вполне объяснимо. А когда удается выиграть соревнования такого ранга, как чемпионат России, грех не похвастаться. С «зарулевским» творчеством Дмитрия читатели хорошо знакомы – редкая экспертиза готовится без его участия: должность начальника службы качества Торгового дома «Товары от ЗР» к этому обязывает. Но мало кто знает, что Дмитрий Ерыгин – опытный моделист и постоянный участник всех крупных соревнований по радиоуправляемым моделям – как в воздухе, так и на земле, где ему удалось объехать всех, причем в двух классах. Кстати, модели в одном из них официально именуются монстрами…

Поздравляем, Дмитрий! «За рулем» – снова первый!

ДЕСЯТИМИЛЛИОННЫЙ «ТУССАН»?

Уже? Хотя на бампере и красуется эта цифра, иероглифы говорят о том, что речь о десятимиллионном экспортном автомобиле «Хёндэ». Этот экземпляр, разумеется, тоже не останется в Корее, а отправится к будущему хозяину – во Францию.

Если в 1980 году автомобили «Хёндэ» покупали в 38 странах, то сегодня география расширилась до 193-х. Говорят, если выстроить 10 миллионов машин друг за другом, они займут 45 000 км, то есть опояшут Землю по экватору и еще хвост останется.

КОРОТКО

■ Немного не дожив до 73 лет, ушел из жизни Георгий Сургучев – известный в 1960-х автогонщик. Первый старт в 19 лет он принял, участвуя в зимнем мотокроссе, а в конце 1950-х пришел на работу в бюро гоночных автомобилей НАМИ, где стал трехкратным чемпионом СССР. Выступал сначала на НАМИ-041М с ирбитским мотором рабочим объемом 0,5 л, затем на немецком «Мелькус-Вартбург», на котором победил в 1964 и 1965 гг.

■ Ульяновская Федерация автомотоспорта объявила о строительстве спортивного автодрома с трассами для кольцевых гонок (длина круга – 3500 м), картинга и дрег-рейсинга. Рассчитан он будет в основном на этапы Национальной гоночной серии LADA и других чемпионатов России. Работы (стоимость их – $10 млн.) займут около двух лет.

■ Свыше 5000 семей приняли участие в соревнованиях «Мини-вэн Саммер Геймс», суть которых в максимально быстрой и полной загрузке микроавтобуса разнообразными покупками. Золотая медаль и, конечно же, мини-вэн «Крайслер-Таун энд Кантри» достался семье Вестон из Калифорнии.

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

ВАЗ. Почти полностью завершена внутренняя отделка корпуса, где будут собирать «Ладу-Калину». Смонтированы металлоконструкции, уложено напольное ламинированное покрытие, подключено оборудование. Специалисты проводят пусконаладочные работы на линиях по сборке шасси, дверей, панелей приборов. Испытаны 30 манипуляторов, которые будут устанавливать стекла, боковые двери, модули панелей приборов и другие узлы, а также динамический роликовый стенд, оборудование для регулировки колес и прокачки тормозов. Комплекс рассчитан на производство 60 автомобилей в час.

ГАЗ. Завод принял участие в выставке автомобилей многоцелевого назначения и соревнованиях по трак-триалу, проходивших в подмосковных Бронницах в рамках «Мотор Шоу-2004». Цвета ГАЗа защищали высокомобильные армей-

ские машины ГАЗ-39371 «Водник» с двигателями ЯМЗ и ГАЗ-560 «Штайр», модернизированные БТР-60ПБМ и БТР-70М, бронированные полноприводные «Тигры» ГАЗ-2330, ГАЗ-3409 «Бобр» и гусеничный транспортер ГАЗ-34039. В трак-триале заводчане, выступающие на автомобилях ГАЗ-33083 «Садко» с дизельным двигателем ГАЗ-560, завоевали призовые места в группах С-2 и С-3.

УАЗ. Подписан контракт на продажу в страны Восточной Африки автомобилей с правым рулем. Покупателями таких машин станет Министерство туризма Кении, которое планирует эксплуатировать УАЗы в национальных парках. К отгрузке готовы первые пять автомобилей УАЗ с правым рулем и дизельным двигателем «Андория». Всего до конца этого года в Восточную Африку отправят 200 вседорожников. Кроме того, на территории Эфиопии и Кении строят две станции технического обслуживания ульяновских машин.

ЗМЗ. Совместно с инжиниринговой фирмой AVL изготовлены 12 опытных двигателей рабочим объемом 2,3; 2,5 и 2,7 литра, соответствующих экологическим требованиям Евро III. Агрегаты отличаются от выпускаемого сегодня ЗМЗ-406 улучшенными на 6–8% показателями по мощности, крутящему моменту и топливной экономичности, а также усовершенствованным приводом газораспределительного механизма. В конце года пройдут испытания этих двигателей, после чего планируют приступить к подготовке их производства. По планам первые такие серийные моторы для автомобилей ГАЗ и УАЗ появятся в начале 2007 года.

УРАЛАЗ. Завод представил автомобиль «Урал-4320-45» с электронной мультиплексной системой управления и диагностики (ЭМСУД), установленной вместо традиционной электропроводки. Толстые жгуты проводов заменяют тонкие шины и электронные блоки. Помимо компактности и небольшого веса, у новой конструкции есть еще одно преимущество – количество отказов по вине электрооборудования сократилось на 70%.

RENAULT. Семейство «Трафик» расширено версией «кемпинг» для любителей путешествий. В салоне автомобиля сиденья могут переме-

щаться и поворачиваться, раскладываются в удобную плоскую постель, предусмотрено много мест для необходимых вещей. На стоянке крыша автомобиля поднимается вверх, увеличивая высоту салона.

Автомобиль с двигателем 2,5 dCi отныне может комплектоваться автоматизированной шестиступенчатой коробкой передач «Квикшифт».

VOLVO. Фирма представила свой первый безмоторный болид для

гонок гравикаров. В 2005 году «Вольво» рассчитывает на победу в соревнованиях Extreme Gravity Competition, которые пройдут в США. Пока же гравикар занял 3-е место, но при этом получил Гран-при за дизайн.

MINI. В Оксфорде с конвейера сошел полумиллионный «Мини» – и это всего через три года после премьеры. Сегодня автомобили этой марки экспортируются в 70 стран, а юбиляр темно-серебристого цвета отправится к владель-

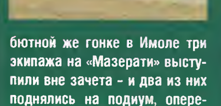
цу в США. Одновременно с этим событием отмечается еще одно: ровно 45 лет тому назад в августе 1959 года в Англии состоялась премьера самого первого «Мини».

NISSAN. Фирма отметила 50-летие своих дизайнерских работ выставкой, прошедшей в Токио. Отдел дизайна был создан в 1954 году, и его первыми разработками стали «Блюбёрд-310» и «Фейрледи-1500». В 1992 году «Ниссан» открыл европейский дизайн-центр в Мюнхене.

Дизайнеры фирмы всегда смотрели далеко в будущее. Весьма, трудно представить, что показанная на снимке разработка датируется 1970 годом.

КОРОТКО

■ «Мазерати» вернулась в гонки «Гран Туризмо» с моделью МС12 и на тестах выиграла у лидеров чемпионата FIA GT несколько секунд (!) с круга. В де-



бютной же гонке в Имоле три экипажа на «Мазерати» выступили вне зачета – и два из них поднялись на подиум, опередив все «феррари».

■ Горьковский автозавод снижает себестоимость продукции. В цехе крупной штамповки прессово-рамного производства изменили схему раскроя фигурной заготовки для лонжеронов ГАЗ-31105 «Волга». Это позволит сэкономить около 1 млн. руб. Из отходов теперь изготавливают кронштейны под буфер рессоры – выгода еще 2 млн. руб. Повлияет ли новая технология на конечную цену автомобиля?

■ «НПП Квалитет» совместно с ВНИИ НП разработало и освоило выпуск маслорастворимой присадки с дисульфидом молибдена ПАФ-4, снижающей износ двигателя и расход топлива. Масла с этой присадкой выпускают Ангарская нефтехимическая компания, «Сибнефть-Омский НПЗ» и «НПП Квалитет».

■ Компания «Хонда» готова внедрить новую навигационную систему, которая будет «понимать» речь водителя. Задав вопрос, он получит информацию о своем местоположении и дальнейшем маршруте. При этом, в отличие от известных ныне систем, ему не нужно отвлекаться – считывать показания навигационной системы на мониторе или вручную вводить запрос. Новинка войдет в базовую комплектацию седана «Акура RL» 2005 модельного года.

АВТОПАРК РОССИИ: ОТ ПРОШЛОГО К НАСТОЯЩЕМУ

АЛЕКСАНДР АГИБАЛОВ, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

В трех предыдущих номерах мы познакомили читателей с материалами из нашей книги «Россия за рулем» и дали представление о нынешнем «иномарочном» парке Москвы и Санкт-Петербурга. В этом и следующем номерах речь пойдет об автопарке всей сегодняшней России.

Ныне Россия – один из самых динамичных и быстрорастущих автомобильных рынков мира. И не случайно. Начинать-то приходилось с уровня «ниже плинтуса», когда автомобиль для подавляющей части населения был недосягаемой мечтой. И тут вдруг – такие возможности…

«БОЛЬШОЙ СКАЧОК»

После распада Советского Союза парк легковых автомобилей России вырос более чем в 2,5 раза – до 23,4 млн. штук в 2004 году. Темпы его роста составляли в среднем более 12% в год. Для сравнения: в странах Восточной Европы – 5,4%, а Западной – всего 2%.

В результате такого «большого скачка» сложилась очень неоднородная региональная картина автомобилизации России. В некоторых регионах достигнут такой уровень, до которого общероссийский показатель доберется, дай бог, лишь к 2010 году: Москва – 286 автомобилей на 1000 человек, Ханты-Мансийский АО – 247, Калининградская область – 235, Камчатская область – 231. Довольно близки к этим цифрам Московская область – 214 и Санкт-Петербург – 215. В среднем же по стране показатель куда ниже: 163 автомобиля на 1000 человек (в небогатых странах Восточной Европы около 300 автомобилей, в Западной – более 420).

С ростом парка легковых автомобилей в России менялась и его структура, в первую очередь – благодаря росту числа импортных автомобилей. Цифры здесь впечатляют. В 1993 году, согласно данным ГИБДД, в России было зарегистрировано всего 300 тыс. иномарок (без учета продукции ЗАЗа, который к тому времени оказался за границей), или 2,8% от парка. А вот к концу 2003 года этот показатель возрос до 4,3 млн. автомобилей (или 19,1%). Среднегодовые темпы роста парка иномарок последние пять лет составляют 10%, в отечественном сегменте – 4%.

РОССИЙСКИЙ ПАРК ЛЕГКОВЫХ ИНОМАРОК (НА 1 ЯНВАРЯ 2004 ГОДА)*

Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.
ВАЗ	10 927 787	«Ровер»	6347
«Москвич»	2 232 460	«Понтиак»	5261
ГАЗ	1 942 666	«Саньён»	4445
ЗАЗ	1 081 159	«Линкольн»	4280
«Тойота»	1 080 758	«Тальбо»	4233
УАЗ	1 003 924	«Лянча»	3447
ИЖ	589 748	«Донинвест»	3292
«Фольксваген»	420 953	«Рейндж-Ровер»	2772
«Ниссан»	361 729	«Плимут»	2529
«Опель»	313 853	«Меркьюри»	2189
«Ауди»	304 984	«Ягуар»	1975
«Форд»	273 766	«Вартбург»	1920
«Мерседес»	248 982	«Кадиллак»	1824
«Мицубиси»	218 929	«Дачия»	1793
БМВ	184 871	GMC	1637
«Мазда»	126 444	АРО	1492
«Хонда»	111 205	«Порше»	1296
«Дэу»	104 370	«Инфинити»	1143
«Вольво»	85 333	«Бьюик»	1005
ЛуАЗ	82 910	«Олдсмобил»	959
«Рено»	62 717	«Остин-Ровер»	923
«Шкода»	51 437	ФСО	699
«Хёндэ»	46 093	«Трабант»	678
«Субару»	45 233	«Игл»	667
ФИАТ	39 561	«Виллис»	643
«Пежо»	39 477	«Протон»	618
«Сузуки»	37 161	«Гео»	515
КИА	33 342	«Азия»	500
«Исудзу»	27 545	«Воксхолл»	468
«Джип»	23 066	«Бедфорд»	401
«Шевроле»	21 961	«Акура»	323
СААБ	19 386	«Мини»	285
«Ситроен»	12 299	«Юлон»	208
«Дайхатсу»	11 550	«Сатурн»	200
«Лексус»	11 134	«Моррис»	195
«Крайслер»	10 185	«Вандерер»	165
«Альфа-Ромео»	7603	«Хаммер»	155
«Ленд-Ровер»	7560	«Роллс-Ройс»	110
«Додж»	6525	«Олтсит»	107
СЕАТ	6448	«Бентли»	104

**В список не включены марки, если число состоящих на учете автомобилей не превышает 100 штук.*

ИНОМАРКИ-ЛИДЕРЫ

В российском парке иномарок самые популярные – автомобили немецкого и японского производства: соответственно 28 и 36%. Доля украинских автомобилей постепенно снижается и на начало 2004 года составляла 21% парка иномарок. Всего на 400 (!) автомобилей отстает «Тойота», на долю которой приходится 4,8% российского автопарка (20% от парка импортных автомобилей) – ныне она занимает почетное 5-е место, между ЗАЗом и УАЗом. Да и вообще «Тойота» по продажам своих новых автомобилей в России достигла рекордных высот. Можно смело предположить, что уже в 2004 году она переместится на 4-е место, опередив ЗАЗ.

Увы, молодым наш автопарк назвать никак нельзя. Как свидетельствуют данные ГИБДД, 71% автомобилей в России – старше 7 лет, а почти 50% – более 10 лет. В региональном разрезе наиболее «молодыми» показателями обладают Москва (здесь доля новых автомобилей достигает 23%), Ненецкий АО (25%), Татарстан (22%), Ханты-Мансийский АО (23%), Ямало-Ненецкий АО (20%). Наиболее «старый» – Дальневосточный федеральный округ: парк его в основном – праворульные автомобили; доля новых машин тут не превышает 2%.

Поскольку в Россию до недавнего времени ввозили в основном подержанные иномарки, для большинства регионов характерно: чем выше в нем доля иномарок, тем более старым парком он располагает.

ЧТО МЕНЯЕТСЯ

Структура парка меняется из года в год. Снижается число автомобилей ЗАЗ и «Таврия» (за 10 лет – на 500 тысяч, до 1,16 млн. штук), постепенно растет доля «настоящих» иномарок. В 2003 году прирост парка легковых автомобилей впервые за последние 10 лет на 57% был обеспечен за счет иномарок (за вычетом автомобилей производства ЗАЗ). Показательно в этой связи, что в Москве на протяжении последних 5 лет прирост идет преимущественно за счет иностранных автомобилей. В 2003 году в столице было зарегистрировано (впервые) снижение парка отечественных автомобилей – на 1,1%. В то же время рост числа иномарок достиг тогда 15,7%.

ЧЬИ ДОЛИ БОЛЬШЕ

Распределение парка легковых автомобилей по федеральным округам пропорционально численности населения. 72,5% всех автомобилей зарегистрировано в европейской части России (до Урала). При этом на нее приходится 67,1% российского парка иномарок. В приграничных регионах – Дальневосточном и Северо-Западном федеральных округах – наиболее высокий показатель доли иномарок, соответственно 67 и 37%. Они составляют более 81% парка легковых автомобилей Калининградской области и Приморского края.

Небольшое число иностранных машин зарегистрировано в колыбели отечественного автостроения – Приволжском округе (лишь 12%), ну а меньше всего их в Ульяновской и Самарской областях (соотвественно 5,9 и 8,2%) и Республике Татарстан (9,3%).

Примечательно, что по абсолютным показателям парк иномарок Дальневосточного федерального округа (980 тыс. автомобилей) занимает второе место в России, уступая только Центральному (1,7 млн. автомобилей) и немного опережая Северо-Западный (850 тыс.), причем в Центральном более чем на 50% сформирован за счет Москвы и области. На них, в свою очередь, приходится 71% парка иномарок региона.

Доля праворульных автомобилей составила на конец 2003 года около 28% всех иномарок (за исключением ЗАЗов) или 1,18 млн. шт. По понятным причинам 89% этого парка приходится на Дальневосточный и Сибирский федеральные округа. Доля праворульных здесь соответственно 95 и 75%. В европейской части России (до Урала) этот показатель в среднем около 2%. Отметим, что темпы роста парка праворульных существенно отстают от леворульных и наблюдается устойчивая тенденция к сокращению доли подержанных автомобилей из Японии. Исключением стал только 2002 год, когда количество праворульных выросло на 21% против 12% леворульных, что было следствием ажиотажного ввоза подержанных иномарок в преддверии повышения на них пошлин.

Продукция АвтоВАЗа традиционно доминирует в парках Южного, Приволжского и Уральского федеральных округов, где она превышает 54%. Приграничные территории, а также регионы за Уралом характеризуются, как было сказано, более высокой долей иномарок в парке и, соответственно, более низкой – продукции отечественных автозаводов. □

Победное трио: директор по маркетингу штаб-квартиры «Хёндэ мотор компани» г-н Б.Х. Ли, российский дебютант «Хёндэ-Туссан» и Золотой Пегас от «За рулем».

ВРЕМЯ ЗОЛОТЫХ ПЕГАСОВ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Позади первый, самый суетный день выставки: хочется обойти все стенды побыстрее, не упустив, однако, ни одной новинки. Ведь среди множества натертых до блеска автомобилей – реальные претенденты на Золотого Пегаса от «За рулем». Позади осталось и долгое, обстоятельное, затянувшееся дотемна обсуждение кандидатов на Гран-при. Итак, все точки над всеми і расставлены, голоса подсчитаны…

ДЕНЬ ПОБЕДЫ

Синий зал Краснопресненского «Экспоцентра» затихает настолько, что, кажется, в самом последнем ряду слышно, как на сцене разворачивают первый конверт.

Гран-при журнала «За рулем» в номинации «Доверие потребителей» получает компания «Бриджстоун». Напомним, этого победителя определили вы – читатели «За рулем», приславшие нам несколько тысяч писем и выразившие свое мнение через Интернет. Выбор – вполне логичный. Ши-

ЭКСПЕРТНАЯ КОМИССИЯ, ОПРЕДЕЛИВШАЯ ПОБЕДИТЕЛЯ В НОМИНАЦИИ «ПРОРЫВ ГОДА»

Батурин Юрий Михайлович, летчик-космонавт

Вольский Аркадий Иванович, президент Российского союза промышленников и предпринимателей

Греф Герман Оскарович, министр экономического развития и торговли РФ

Редколлегия «ЗА РУЛЕМ» – 1 голос

Кириенко Сергей Владиленович, полномочный представитель Президента РФ в Приволжском федеральном округе

Левитин Игорь Евгеньевич, министр транспорта РФ

Лужков Юрий Михайлович, мэр Москвы

Морозов Олег Викторович, заместитель председателя Государственной Думы РФ

Панярский Виктор Владимирович, президент Национальной ассоциации издателей

Познер Владимир Владимирович, президент Академии Российского телевидения

Хакамада Ирина Муцуовна, председатель оргкомитета Демократической партии «Свободная Россия».

За подготовку производства «Калины», выпуск которой начнут уже в ноябре, Гран-при «За рулем» получил председатель совета директоров ОАО «АвтоВАЗ» Владимир Васильевич Каданников.

Читатели «За рулем» отдали приз в номинации «Доверие потребителей» компании «Бриджстоун». А получал Пегаса генеральный директор «Бриджстоун СНГ» г-н Юдзиро Канахара.

ны известной японской компании, которой, кстати, уже более 70 лет, заслужили хорошую репутацию во всем мире. В последние годы марка все популярней и в России. Так что представители «Бриджстоуна» получили от нас вполне заслуженные поздравления.

Острой была конкуренция в номинации «Прорыв года». Здесь соперничали Таганрогский автозавод, выпускающий автомобили «Хёндэ», которых с каждым днем все больше на улицах, и компания «Континенталь», организовавшая на Московском шинном заводе современное производство. Претендентами на Гран-при за открытие трассы Чита–Хабаровск стала дирекция по дорожному строительству Дальневосточного округа и группа компаний «Рольф», создавшая обширную торгово-сервисную сеть по всей России. Еще один соискатель Золотого Пегаса – компания «Русские автобусы», радующая новыми комфортабельными, экологически чистыми машинами. В общем, слабых среди соискателей не было.

А Пегас все же приземлился на АвтоВАЗе, где подготовили производство автомобилей семейства «Калина». Это, по сути, завод в заводе, причем мощностью более 200 тысяч машин в год. Таких чисел в связи с отечественным автопромом мы не слышали, пожалуй, с 1970-го – года пуска ВАЗа. Уже в ноябре «калины», сваренные, окрашенные и собранные на самом современном оборудовании, начнут поступать к дилерам.

И, наконец, номинация «Лучший автомобиль». Именно его выбор в первый день Мотор-шоу задержал редколлегию «За рулем» на работе допоздна. Претендентов в этом году

было немного, как и значимых премьер. Однако у каждой из новых машин нашлись горячие защитники. Победил российский дебютант – вседорожник «Хёндэ-Туссан», с которым нам уже удалось свести первое знакомство (ЗР, 2004, № 9). Просторная и комфортабельная полноприводная машина с хорошим набором оборудования и тяговитыми двигателями наверняка завоюют поклонников. Кстати, заказов на «Туссан» уже хватает.

Итак, награды нашли героев. А теперь вновь пройдем по стендам Московского Мотор-шоу, вспомним претендентов на призы.

МОСКВА-ТОВАРНАЯ

Диспозиция в главном павильоне выставки – «Форуме» отражала тенденции российского рынка: постоянный лидер продаж ВАЗ оказался в окружении корейцев.

«КИА-Церато» наверняка вызовет в России повышенный интерес.

Еще одна бывшая ино-, а ныне «нашемарка» – «КИА-Спектра» из Ижевска.

Перспективное «семидесятое» семейство приросло хэтчбеком и получило имя «Лада-Приора».

Изучить начинку товарной «Калины» желали многие.

За первые семь месяцев этого года в России продали 23 247 «хёндэ». Прирост по сравнению с прошлым годом... 243%! Львиную долю успеха обеспечили «Гетц» и «Элантра», но постепенно набирают обороты «Мейтрикс», «Санта-Фе» и «Терракан». Последний, кстати, в Москву привезли подновленным.

Среди сплошь серебристых машин особенно выделялся бордовый «Туссан». Его не случайно поставили в центр экспозиции. И дело

не только в том, что вседорожник – одна из немногих премьер ММАС-2004. «Нишевая» модель имеет шансы стать хитом продаж благодаря удачному соотношению цены и качества. Двухлитровая версия, с механической коробкой передач охотно переваривающая бензин с октановым числом 91, стоит от 25 990 долларов.

Жаль, что на соседнем с «Хёндэ» стенде не показали второе поколение вседорожника «КИА-Спортидж». Видимо, его премьеру решили приберечь для сентябрьского салона в Париже. А у нас, по-видимому, есть шансы увидеть его в начале ноября на питерском салоне «Авто + Автомеханика 2004». Но скучать симпатичным стендисткам в красно-белой униформе не приходилось: «И сколько же стоит «Опирус?» – деловито вопрошал солидный господин в дорогом костюме. «А на ней с асфальта то съехать можно?» – интересовался стоявший у «Соренто» то ли рыболов, то ли охотник...

Но основной интерес вызывал, конечно, «Церато» (ЗР, 2004, № 7): по-европейски ладный дизайн, добротная отделка, бензиновые моторы объемом 1,6 и 2 л мощностью 106 и 143 л. с. (более мощный впервые для КИА оснащен регулировкой фаз газораспределения VVT). Плюс гарантия 5 лет и 150 000 км пробега... Силь-

Симпатичная «Лада-Силуэт» многим понравилась. Правда, во что и когда превратится этот концепт-кар, пока неизвестно.

ИЖ-пикап с полуторной кабиной – новинка интересная, но не серийная.

«Фабулы» Ижевского завода уже ездят по улицам, а на выставке показали полноприводную версию.

«Волга-купе», наверное, так и останется единичным образцом, хотя роль шоу-стоппера яркий автомобиль выполнял неплохо.

Это вовсе не уменьшенный «Роллс-Ройс» и не «Бентли», а «Волга» от ателье «Карди».

небольшая лавка. В недолгой поездке можно подвезти пару пассажиров или забить пространство багажом.

Хотя «Калину» демонстрировали уже неоднократно, желающих посидеть в ее салоне по мере приближения «часа икс» – старта производства – было особенно много. Не обделили вниманием и машины так называемого «проекта 2170». Автомобиль, призванный сменить «десятку», зовут теперь «Приора». Увы, конкретных сроков ее освоения пока не называют.

А взгляд в еще более отдаленное будущее – симпатичный концепт-кар «Силуэт»,

«Шкода», занявшая на МИМСе отдельный павильон и показавшая новую «Октавию», старается вернуть потерянные было позиции на нашем рынке.

«ТВР-Тускан S» с 369-сильным мотором – продукт небольшой компании, ставшей недавно собственностью россиянина, выставили с ценником – 62 890 фунтов стерлингов.

ные аргументы, не правда ли? Машину уже продают по $15 300 за «базу».

Те, кому это дороговато, могли присмотреться еще к одному КИА, но совсем на другом стенде. «Спектра» ижевской сборки, представленная в Европе четыре года назад как «Сефия II», обойдется в 12 500 долларов. Именно вокруг «Спектры» строил экспозицию завод «ИЖ-Авто», но и машины исконно российские, конечно, не забыли. На «передовой» – универсал ИЖ-21261 «Фабула», выпуск которого начали в марте, его полноприводная модификация и опытный образец пикапа со всеми ведущими и полуторной кабиной – за передними сиденьями

ГАЗ-3106 – вседорожник, впервые показанный в прошлом году, получил иные бампер и фары. Но сроков начала серийного производства по-прежнему не называют.

Заместитель генерального директора – председатель совета директоров АО «Автосельхозмаш-холдинг» Александр КОВРИГИН

В прошлом году, когда в Москве проходил автосалон, зарегистрированный в календаре ОИКА, участие в нем приняли практически все мировые фирмы. Мотор-шоу в этом году таким статусом не обладает, поэтому свои стенды имели только три иностранных автопроизводителя («Хёндэ», КИА и «Шкода»). Но одновременно дилеры на своих стендах представляли важнейшие новинки мирового и российского рынка. Мы считаем салон успешным уже потому, что очень яркими, содержательными выглядели экспозиции российских производителей, особенно грузовиков и автобусов. И легковые автомобили были достойно представлены на стендах АвтоВАЗа и ГАЗа. Гран-при в номинации «Прорыв года» впервые получил АвтоВАЗ, и это замечено всеми.

В те годы, когда в Москве проходит Мотор-шоу, питерский салон всегда выигрывает: туда приходят многие иностранные производители (в частности, немецкие), а также все отечественные (ВАЗ, ГАЗ и т. д.). По традиции присутствуют все руководители отечественных предприятий. Впервые в Санкт-Петербурге пройдет конференция по проблемам автопрома.

Столь крупные мероприятия в двух столицах отражают динамичное развитие российского рынка автомобилей.

Сменит ли привычные «пазики» этот симпатичный автобус? И когда?

«Саипа-141» – «в девичестве» «КИА-Прайд». Иранские автомобили привозят в Москву не первый год, а теперь поговаривают даже о планах создания СП.

Просторный вседорожник «Ковбой» из Черкесска предлагают с бензиновым 143-сильным двигателем ЗМЗ-409 или 90-сильным дизелем «Пежо».

которому почему-то отвели далеко не самое удачное место в экспозиции ВАЗа (ЗР, 2004, № 9). Уже поговаривают о 2-литровом моторе и автоматической коробке передач, но купить «Силуэт» можно будет явно нескоро.

Под флагами ВАЗа выступала и спортивная «Лада-Револющн». За год, прошедший с дебюта, успели провести пять этапов чемпионата России с участием этих 200-сильных спортивных прототипов и создать более дешевую модификацию – мощностью 170 л. с. с пятиступенчатой вместо «шестиступки» коробкой передач.

В отличие от ВАЗа, нижегородцы теперь не спешат с показом прототипов, а делают упор на модернизацию нынешней «Волги». Очередной шаг в этом направлении – ГАЗ-31107. На смену задней рессорной подвеске пришла пружинная. А запаску наконец-то уложили в нишу пола. Есть изменения и во внешности (ЗР, 2004, № 9). К моменту запуска 107-й в серийное производство, которое обещают начать в будущем году, готовят и новую панель приборов.

По сути, единственным западноевропейским автопроизводителем, принявшим участие в МИМС-2004, стала «Шкода». Объем продаж чешских автомобилей в России падает, и фирма наверняка хочет переломить ситуацию. Вот-вот стартуют продажи «Октавии» второго поколения, которая и была центром экспозиции (ЗР, 2004, № 9). Машина стала крупнее и представительнее, в ее активе также широкая гамма моторов и новейшая автоматическая трансмиссия DSG. Любопытно, что параллельно с новой «Октавией» будут выпускать и предшественницу (ее по-прежнему неплохо покупают в Европе) – говорят, аж до 2008 года.

БОЛЬШОЕ ВИДИТСЯ НА... КРАСНОЙ ПРЕСНЕ

На фоне не очень богатых легковых экспозиций довольно солидно выглядел ряд грузовиков и автобусов. В ос-

новном, правда, отечественных, зато – новых.

В длинном ряду машин от компании «Русские автобусы» в первую очередь привлекали новые ПАЗ-3203 и 3204. На одном прототипе длиной 6960 мм – бензиновый мотор ЗМЗ-5234, адаптированный для работы на сжиженном газе. На втором – 7,6-метровом – более современный «Каммингс». Симпатичные автобусы – еще один шаг на пути к созданию машины, способной сменить ветерана ПАЗ-3205.

В малый класс настойчиво пробивается и «Волжанин-3290». В основе очередной версии 8-метрового автобуса индийское шасси «Тата» со 130-сильным наддувным дизелем.

Помимо новых деталей кабины, у этого «Бычка» – ксеноновые фары!

Двадцатитонный самосвал «Урал-63645» оснащен 300-сильным дизелем ЯМЗ-7601.

Новая петербургская компания «Яровит» предлагает сразу несколько моделей трех- и четырехосных самосвалов.

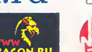
Уральский завод намерен попытать счастья в нетрадиционном для себя секторе грузовиков колесной формулы 6x4. Бортовой «Урал-6363» и его «брат» – самосвал 63645 выглядят очень солидно и современно. Как и дебютант МИМСа самосвал «Яровит». Слышали о такой марке? Полноприводные машины – продукт совместного американо-британского предприятия, расположенного... в Петербурге. «Яровит» оснащают двигателями «Камминс» или «Дойтц», коробкой передач и «раздаткой» ZF, мостами «Сису». Такое направление отечественного автопрома можно только приветствовать. Но этот путь не может быть единственным. «Яровит», как и иные продукты совместных предприятий, для большинства потребителей пока дороговаты.

Конечно, московская выставка 2004 года, ставшая уже историей, далека по представительности, да и по уровню организации от ведущих зарубежных салонов. Но все-таки ситуация меняется. Скажем, по количеству длинноногих девушек мы уже почти догнали женевское мотор-шоу и безоговорочно опередили Детройт. Но не это, конечно, главное. Отечественные производители настойчиво стараются привлечь посетителей на свои стенды необычными прототипами, пусть порой аляповатыми. В России появляются новые предприятия и даже (невиданное в последние десятилетия дело!) полноценные большие заводы. Спрос на импортные автомобили растет, а некоторые из них уже вполне можно считать «нашемарками». Значит, Золотые Пегасы не застоятся и на следующей выставке найдут себе достойных хозяев. □

Благодарим информационных спонсоров и партнеров:

газета.ru

Newsweek



РАЛЬФ ВАЙЛЕР
(Ralph Weyler)

Член правления «Ауди АГ». Родился в 1952 году. Окончил Мюнхенский университет в 1977-м по специальности «экономист». Начал карьеру в компании «Филипп Морис» (менеджер по продажам). С 1983 по 2003 год работал в компании БМВ (маркетинг и продажи); с 1997-го руководил всеми операциями «БМВ груп» на рынке Германии.

С 1 октября 2003 года – член правления «Ауди АГ», директор по маркетингу и продажам.

РОССИЯ – СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНЫЙ РЫНОК

«Ауди» укрепляет репутацию одного из ведущих производителей автомобилей премиум-класса. За первое полугодие т. г. во всем мире продано 390 тыс. машин – наивысший результат в истории фирмы. «Ауди» обошла другие марки по продажам автомобилей с 8- и 12-цилиндровыми двигателями. Интенсивно идет обновление моделей. О том, какими средствами достигается успех «четырех колец», рассказал член правления компании, директор по продажам и маркетингу «Ауди АГ» Ральф Вайлер в беседе с заместителем главного редактора «За рулем» Владимиром АРКУШЕЙ.

– Насколько нам известно, г-н Вайлер, в вашем лице Москву впервые посетил член правления «Ауди АГ». Чем вызвано такое внимание?

– Как руководитель, ответственный за продажи во всем мире, я обязан изучать и анализировать специфику конкретных рынков, с тем чтобы раскрыть возможности их дальнейшего роста. Рынок России – один из самых динамичных. Учитывая это, а также немалый объем продаж, мы сделали вывод о стратегической важности российского рынка для компании «Ауди». Встречи с теми, кто взял на себя продвижение марки, убедили меня, что здесь «Ауди» имеет дело с энергичными, способными и целеустремленными людьми. Не случайно рост продаж в I полугодии по сравнению с тем же периодом прошлого года составил 27%.

– Нынешний год ознаменован выходом нового «Ауди-А6». Успешно ли идут его продажи?

– Если говорить о России, здесь за первые два с половиной месяца продано 400 машин новой модели и принято еще около 1000 заказов. Это значительно больше запланированного. Да и в других странах Европы сбыт опережает наши наметки – при том, что покупателям доступны еще не все моторы, которые планируются. А впереди – презентация в США (ноябрь) и появление универсала «Авант» в начале 2005-го.

– Рады за европейцев. Однако, согласно общепринятому мнению, наиболее перспективный рынок нового века – Азия. Но найдет ли «Ауди» новых клиентов там, где уровень жизни пока сравнительно невысок?

– Безусловно, мы разделяем оценку азиатского рынка как самого многообещающего. Подчеркну: нашей целью здесь, да и в принципе, не является достижение максимального объема сбыта. Важно четко позиционировать свой продукт, выделить группы потенциальных покупателей и привлечь их – не доступной ценой (для этого есть другие марки), а наилучшим соотношением цены и качества. Просто в нашем случае высокой цене всегда должно соответствовать столь же высокое, безупречное качество. Кроме того, самые динамичные рынки отличаются быстрым ростом групп с высокой покупательной способностью – в них-то и «сидят» наши клиенты.

– Но вам нужно, чтобы они сели в «Ауди»…

– Именно! Поэтому такую важную роль играет модель А3: она призвана дать первое представление о техническом совершенстве и высоком качестве изготовления «Ауди». Мы подчеркиваем спортивный характер этих машин – в том числе появлением модели, которая так и называется – «А3 Спортбек».

Хотел бы подчеркнуть принципиальный момент в связи с этой машиной: в будущем нам предстоит освоить целый ряд ниш на границе крупных сегментов рынка. Вскоре вы увидите и новые SUV, и большое купе, и не только это.

– Вероятно, могут потребоваться и новые производственные мощности – тем более, что Европейский союз значительно расширился…

– Прием в ЕС новых стран прежде всего открывает перед ними перспективы экономического роста, повышения жизненного уровня, а для нас, естественно, – увеличения продаж.

Что касается производства, мы, понятное дело, не планируем непременно создавать его в каждой стране, вступившей в ЕС. Но и не исключаем такой возможности. Еще в 1995 году в Венгрии был открыт завод двигателей для всех марок группы «Фольксваген», где ныне трудится свыше 5000 человек. Это дало нам ценный и весьма позитивный опыт. Работников завода в Дьере отличает высочайший уровень мотивации, гибкий подход к решению проблем, а применяемые там технологии принадлежат к наиболее передовым.

– Уже более половины «ауди» выходят с завода с дизельными двигателями. Как вы оцениваете перспективы таких моторов в России?

– Здесь они пока не играют заметной роли, но вспомним: в отдельных странах Европы доля дизелей выросла очень быстро. Задача в том, чтобы упредить массовый спрос. Наши дизели – лучшие в мире, но из-за своих особенностей весьма требовательны к чистоте топлива, особенно к содержанию серы. Необходимо подтягивать качество горючего к современному техническому уровню моторов, а не наоборот. В Германии уже продается бессернистое дизтопливо, в США оно появится на будущий год. Полагаю, проблема поддается решению: ведь смогли же дизельные «ауди-олроуд» пройти от Лиссабона до Владивостока!

– Ваши впечатления от российской столицы?

– Я здесь впервые и совсем ненадолго. Но все же ничто не заменит личных ощущений. Они весьма позитивны: город пульсирует, живет интенсивной жизнью, деловой и культурной.

– Надеюсь, у вас появится достойный повод для нового визита. Спасибо за беседу. □

ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ «АУДИ» В I ПОЛУГОДИИ 2004 Г. (тыс. шт.)

Западная Европа (без Германии)	171
Германия	114
Восточная Европа	8,1
в том числе Россия	1,7
США	41,1
Япония	6,3
Китай	29

ОТЛИЧНИК

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

VOLKSWAGEN GOLF
1,6 л, 102 л. с., механическая коробка передач, комплектация Trendline плюс дополнительное оборудование, $24 586.

OPEL ASTRA
1,6 л, 105 л. с., механическая коробка передач, комплектация Enjoy плюс дополнительное оборудование, $20 625.

Ох, сколько же раз за недолгие встречи с этими автомобилями мне пришлось отвечать на один и тот же вопрос! Сколько выдержать дискуссий все на ту же тему: «Что лучше, интереснее и правильнее». В самом деле, попробуйте-ка сразу расставить все точки над «i», когда в споре участвуют такие давние соперники, как «Фольксваген-Гольф» и «Опель-Астра».

РАЗДЕЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ

Да, весьма почетно и в то же время совсем не просто представлять наиболее многочисленный класс автомобилей, имеющий даже в названии официальную приставку «гольф». Здесь уже не до смелых экспериментов. Каждый раз, создавая новую модель, надо думать, чтобы она была не только лучше предыдущей, но и более продвинутой, чем у конкурентов. Это они могут позволить себе определенные вольности, оставив потребителю возможность решать: хорошо получилось или нет. У «Фольксвагена» несколько иные задачи – представить своего рода идеал на несколько ближайших лет, стать объектом для подражания, законодателем моды, если хотите.

К чему эти рассуждения? В нашем тесте не обойтись только техническим сравнением двух авто – какое из них лучше. С немецкой педантичностью их уже разделили, отведя каждому свою собственную нишу в политике фирм. Иначе чем объяснишь, что разница в стоимости близких по статусу, размерам и функциональному назначению машин достигает (по крайней мере, на российском рынке) почти четырех тысяч долларов. Наш «законодатель» легко вторгся в ценовую нишу куда более престижных авто. Согласитесь, 24,5 тысячи долларов

И ХОРОШИСТ

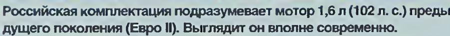
для автомобиля, пусть и отменно оснащенного дополнительным оборудованием, но с двигателем всего 1,6 л, мягко говоря, нескромно. Особенно на фоне прямого конкурента за двадцать с половиной тысяч. У последнего, конечно, нет климатической установки, датчика дождя, подогрева сидений и обшитых кожей руля и рычага коробки. Однако за $24 761 можно приобрести «Астру» с мотором 1,8 л и весьма внушительным списком опций. Вот и получается, что в своем классе «Гольф» – лидер прежде всего в цене. Да, производители стараются предложить как можно более удобный и практичный автомобиль, но при этом кто-то делает его не только правильнее, но и дороже.

ТРАДИЦИИ ПРОТИВ НОВИЗНЫ

Если наших подопечных поставить рядом в людном месте, приоритет внимания окажется за «Астрой». И дело даже не в интересных стилистических находках или обилии модного хрома. Автомобиль кардинально изменился внешне, сохранив от предыдущей версии лишь эмблему. «Астра» не просто подросла – она стала более солидной. Новый экстерьер, естественно, вызывает интерес: машину разглядывают, живо обсуждают, высказывают самые различные мнения.

К «Фольксвагену» относятся спокойнее: стопроцентная узнаваемость скрадывает восприятие новизны модели. Конечно, «фольксвагеновский» стилист вам непременно докажет, что «Гольф» в сравнении с предшественником значительно изменился. Что у него, цитирую пресс-релиз, «появились стреловидные контуры передней части, мощные очертания задней и неповторимый дизайн

VOLKSWAGEN GOLF



Российская комплектация подразумевает мотор 1,6 л (102 л. с.) предыдущего поколения (Евро II). Выглядит он вполне современно.

Багажник невелик, но продуман до мелочей, впрочем, как и все остальное.

боковой». Звучит интригующе, однако для обывателя все это не очень убедительно – реальной новизны куда меньше. Для «Фольксвагена» традиции важнее. Именно проверенные решения фирма доводит до совершенства от модели к модели.

Во внутреннем содержании обеих машин главенствуют традиционные немецкая добротность, продуманность окружающего пространства. Если это пластик, то обязательно мягкий, породистый, теплый на ощупь. Сиденье – значит, с гарантированно удобными объятиями и достаточными регулировками. И пусть у «Астры» обычное рулевое колесо, а у «Гольфа» обшитое кожей, можно не сомневаться: диапазоны его настроек удовлетворят самым нестандартным требованиям. В то же время, чем ближе сходишься с автомобилями, тем заметнее разница.

VOLKSWAGEN GOLF

■ Мировая премьера пятого поколения «Гольфа» состоялась в сентябре 2003 года на автосалоне во Франкфурте. Весной 2004-го хэтчбек вышел на российский рынок.

Двигатели: бензиновые 1,6–2,0 л (102–150 л. с.), дизельные 1,9–2,0 л (105–140 л. с.)

■ Коробки передач: 5- и 6-ступенчатая «механика» и новейший «автомат» DSG.

Комплектации: Trendline, Comfortline, Sportline.

■ Цена в России – $19 630–29 623.

ЛУЧШЕЕ И ХОРОШЕЕ

Чтобы ощутить дух новой модели, к «Гольфу V» надо присматриваться и принюхиваться. Взгляд, почти не задерживаясь, скользит по знакомым органам управления, шкалам приборов, «колесикам» электроподогрева сидений и прочим кнопочкам и тумблерам.

OPEL ASTRA

В сравнении с «Гольфом» багажник «Опеля» чуть глубже, но у́же. Результат: литраж одинаков.

Бензиновый двигатель 1,6 TwinPort порадовал удобной тяговитостью.

В том или ином исполнении все это знакомо по другим «фольксвагенам» и высоко оценено уже не раз.

Пожалуй, стоит сначала посидеть сзади, отдать должное фактуре добротных обивочных материалов, проникнуться сдержанным фирменным стилем, только с виду простым и неброским.

А потом вдруг понимаешь – машина изменилась, и весьма серьезно: «Гольф» словно раскрепостился, в нем чувствуешь себя на удивление свободно. Только после этого начинаешь замечать «мелочи» и проникаться уважением к их детальной проработке. Будьте уверены, в этом авто перчаточный ящик окажется настолько вместительным, насколько это необходимо, а усилия на всех кнопочках, тумблерах и остальных органах управления будут именно такими, как ожидаешь.

Пожалуй, теперь можно, наконец, по достоинству оценить гордость создателей – «Климатроник». Он не только перекочевал в более удобное место (все-таки не зря придирались), но и шагнул в будущее, став раздельным для водителя и переднего пассажира. Словом, «Гольф» принимаешь сразу и целиком, как доброго старого друга, с которым прожил не один год.

OPEL ASTRA

- Новая модель с кузовом хэтчбек впервые показана широкой публике осенью 2003 года. В 2004-м начато производство, летом автомобиль появился в России.

Двигатели: бензиновые 1,4–1,8 л (90–125 л. с.).

- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, автоматизированная Easytronic (1,6 л) и четырехступенчатый «автомат» (1,8 л).

Комплектации: Essentia, Enjoy, Cosmo, Sport, Elegance.

- Цена в России – $16 490–21 990.

Интерьер «Опеля-Астра» тяготеет к строгому, даже несколько тяжеловесному стилю. Массивная передняя панель, преобладающие темные и черные оттенки, специфичный дизайн. Несмотря на обилие свободного пространства, в этом автомобиле почему-то чувствуешь себя будто на официальном приеме. Даже серебристые вставки на дверях не в силах «развеселить» эту официальность.

Традиционный экран информационного дисплея в центре передней панели, привычный разрез комбинации приборов, знакомое колечко-фиксатор задней передачи, что на рычаге коробки. Хотя стоп: колечка-то и нет. Вместо него курок игрушечного пистолета, надо сказать, здорово мешающий под рукой. На мои придирки «Астра» отвечает дипломатичным молчанием: дескать, привыкнешь. Похоже, не только к этому. Оказывается, «колесики» системы вентиляции переехали в самый низ центральной консоли, а их символы растеряли былую величину и понятность. Хорошо хоть кнопка кондиционера находится напротив рычага коробки – в нее попадаешь практически вслепую.

А вот сюда, между передними сиденьями, я сейчас пристрою бутылку с минералкой и… Рука повисает в воздухе, так и не найдя подстаканника. Что же, не беда, положим в другое место, хотя и непонятно: удобные сиденья и органы управления, много места, в том числе и для задних пассажиров, эффективная и в то же время очень комфортная система кондиционирования и такие мелкие, обидные просчеты.

СТО ДВЕ ПРОТИВ СТА ПЯТИ

У «Фольксвагена» вся его отточенность в мелочах раскрывается очень наглядно. Кажется, сел, привычно включил передачу, поехал: ничего особенного. И только потом доходит – действия педалями, рычагом коробки настолько естественны и выверены, что ты ни на секунду не задумался! Сцепление сработало именно в тот момент, когда нужно, обороты двигателя оказались подходящими, а коробка передач – четкой и информативной. И опять к автомобилю проникаешься невольным уважением. Это потом появятся придирки к спокойному и в общем-то ничем не выдающемуся мотору, любящему обороты, к энергичным потряхиваниям адаптированных подвесок. Вспомнятся неудобные наружные зеркала, коварно подмигивающие поворотниками, от которых почему-то все время вздрагиваешь – неужели кого-то проморгал?

Новизна вторична, главное – функциональность.

Традиции сильны – комбинация приборов а-ля «Фольксваген».

Пожалуй, единственный просчет эргономистов – рука задевает центральную консоль.

РЕЗЮМЕ

Volkswagen Golf – отточенный до мелочей автомобиль, по-прежнему первый ученик в гольф-классе.

(+) Удобный функциональный интерьер, выверенная эргономика, высокий уровень оснащения, доведенные до совершенства ездовые возможности.

(–) Высокая цена, мало новизны во внешности, на боковых зеркалах мешают повторители указателей поворота.

С точки зрения задних пассажиров, «Гольф V» претерпел значительные изменения к лучшему – стало просторнее.

Яркое пятно – окошко информационного дисплея. Но даже оно не в силах облегчить тяжеловесную переднюю панель.

К приборам не придерешься: крупные и хорошо читаемые.

Курок-фиксатор задней передачи. Вариант с колечком был удобнее.

РЕЗЮМЕ

Opel Astra – в его способностях можно не сомневаться, вот только они чуть-чуть не дотягивают до отличной оценки.

➕ Новизна, просторный салон, удобный багажник, хороший акустический комфорт, отличные тормоза.

➖ Шумные шины, жестковат на мелких неровностях, несколько резок на высокой скорости.

На заднем сиденье даже немного просторнее, чем у конкурента, да и подушка комфортнее.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	VOLKSWAGEN GOLF	OPEL ASTRA
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•/•	•/–
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Подогрев сиденья	•	–
Кондиционер	–	•
Климат-контроль	•	–
Аудиоподготовка	•	•
Аудиосистема	•	•
Натяжители ремней	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	8	4
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•
Цена, $	24 586	20 625

Пока же не это главное. Вы примерили на себя новый добротный костюм, и он оказался на редкость по фигуре. Памятуя о специальных, «драйверских» настройках электроусилителя руля, в первые моменты знакомства обращаешь внимание на слишком легкую баранку. Тут же приходят мысли о возможных проблемах на высокой скорости и, соответственно, управляемости. Как бы не так! По мере увеличения темпа рулевое колесо прямо-таки наполняется отменной обратной связью.

А как «Гольф» едет в поворотах! Может, именно здесь чувство уверенности, появившееся изначально, перерастает в непоколебимую веру: надежность и предсказуемость машины выше всяких похвал. Казалось бы, ну должен он накрениться, что-то подрастерять в быстром вираже. Но нет, шины держат, подвески работают безупречно. Даже заскользив, «Гольф» ведет себя степенно и с достоинством: дескать, я не виноват, водитель слишком горяч.

«Опель-Астра» на фоне почти идеального конкурента не лишен противоречий. Сначала вы учитесь трогаться с места, хотя двигатель «Астры» куда резвее «фольксвагеновского»: сцепление срабатывает в слишком узком диапазоне.

Потом, по достоинству оценив высокий акустический комфорт, вы не можете не посетовать на слишком шумные шины, отмечающие каждое изменение дорожного покрытия. Комфортные подвески – здорово! Но почему их плавные покачивания сопровождаются столь шумным и тряским проездом по мелким неровностям?

Неожиданно «острый» руль поначалу подкупает идеальными для города взаимосвязями: кажется, только подумал, а автомобиль уже сам перестроил-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И РАЗМЕРЫ

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

	VOLKSWAGEN GOLF	OPEL ASTRA
L_1	950–1165	940–1140
L_2	580–830	610–840
H_1	1025	1030
H_2	965	980
B_1	1403	1373
B_2	1332	1343
h_1	300–330	270–290
h_2	335	335
L_3	770	800
$B_{3\,min}$	1005	953
$h_{4\,(погруз)}$	685	680
$H_{4\,(до\ полки)}$	742	707

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	VOLKSWAGEN GOLF	OPEL ASTRA
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4204	4249
ширина	1759	1753
высота	1485	1460
база	2578	2614
колея спереди/сзади	1539/1528	1488/1488
Радиус поворота, м	5,45	5,6
Снаряженная масса, кг	1300	1230
Полная масса, кг	1760	1705
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	12,3
Макс. скорость, км/ч	184	185
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/ 55	АИ-95/ 52
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	5,6	5,5
городской цикл	9,8	8,5
Кузов	хэтчбек	
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	350/1305	350/1270
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	1595	1598
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	75/102 5600	77/105 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	148 3800	150 3900
Трансмиссия		
Привод	на переднюю ось	
Коробка передач	М5	
Передаточные числа:		
I	3,46	3,73
II	1,96	1,96
III	1,28	1,31
IV	0,98	0,95
V	0,81	0,76
з. х.	3,18	3,31
Главная передача	4,53	3,94
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	многорычажная	упругая балка
Рулевое управление	с электроусилителем	с электрогидроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые, вентилируемые	
задние	дисковые	барабанные
Размер шин	195/65R15	205/55R16
Системы	ABS с EBD, ASR	ABS с EBD

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	VOLKSWAGEN GOLF	OPEL ASTRA
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1300	1238,5
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	783,0	751,5
заднюю	517	487
Дорожный просвет, мм	**148**	**160**
Разгон, с:		
0–40 км/ч	3,3	2,85
0–60 км/ч	6,1	5,6
0–80 км/ч	9,5	8,9
0–100 км/ч	14,6	13,5
0–120 км/ч	20,9	19,7
0–140 км/ч	31,1	29,1
0–160 км/ч	50,6	43,5
0–400 м	19,5	18,9
0–1000 м	35,7	34,8
Макс. скорость, км/ч	**172**	**176**
Погрешность спидометра, %	4,5	6,5
Эластичность, с:		
0–100 км/ч (IV)	13,6	12,2
80–120 км/ч (V)	19,4	18,5
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1682	1605
50–0 км/ч	852	795
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	42	39,5
замедление, м/с²	9,06	9,77

ся в нужный ряд. Однако с ростом скорости импульсивность откликов начинает напрягать, требуя повышенного внимания. А тут еще комфортные подвески вносят свою изюминку в поведение автомобиля, порождая боковую раскачку в быстрых поворотах.

В общем, есть «к чему придраться», тем более, что конкурент подготовлен весьма серьезно.

САМЫЙ, САМЫЙ...

Что ж, говоря о технике, пятый «Гольф» почти безупречен: совершенство механики, электроники и т. д. – именно в этом русле велась основная работа над новым автомобилем. С моей точки зрения, она удалась на отлично.

«Опель-Астра» при всей своей интересной внешности, практичном и продуманном внутреннем содержании, сбалансированных «парадных» цифрах остался хорошистом. Хотя, если вернуться к началу моих рассуждений – о ценах, то легко предположить, что в России хорошист будет пользоваться куда большим спросом, нежели отличник.

ИМЯ ОБЯЗЫВАЕТ

СЕРГЕЙ ЗАХАРЧЕНКО, «ДЖИ-ЭМ-АВТОВАЗ». ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Это похоже на сбор урожая: осенью плоды своей работы показывают и отечественные, и зарубежные автомобильные фирмы. Пожалуй, самые богатые «закрома» в этом году – у совместного предприятия «Джи-Эм-АвтоВАЗ»: в одном номере журнала мы рассказываем сразу о двух премьерах!

23 сентября в Тольятти стартовало производство модели «Шевроле-Вива». Автомобиль, по всей вероятности, сыграет на рынке очень заметную роль – кстати, редакция приобретает одну из первых товарных машин, так что читатели будут подробнейшим образом информированы о том, как ведет себя «Вива». Она побывает на полигоне, пересчитает километры в дальних пробегах, посетит сервисные станции – программа весьма насыщенная.

Мы начнем ее выполнять совсем скоро, а в первом материале по традиции даем слово конструктору: российский «Шевроле» представляет менеджер по моделям действующего производства СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ».

ПОЧЕМУ «АСТРА»?

Как иностранной фирме, конкретно – гиганту «Дженерал моторс» выбрать автомобиль для производства в России? Понятно, что надо исходить, во-первых, из местных условий, читай – предпочтений покупателей. Во-вторых, опираться на уже существующий модельный ряд, чтобы не создавать машину с чистого листа. Наконец, учесть имеющиеся производственные мощности (тольяттинское СП, где уже делают «Шевроле-Ниву»).

С первым более-менее понятно – отечественный рынок готов поглотить немалое число машин, лишь бы они были доступны и надежны: большинство мечтает о недорогой иномарке. Маркетинговые исследования показывают, что наибольший спрос ожидает седаны С-класса. Из всех мо-

делей, которые выпускают многочисленные компании, входящие в «Джи-Эм», пожалуй, лучший кандидат – «Опель-Астра». Современный, не слишком дорогой европейский автомобиль; впрочем, почему только европейский? Производство «астр» налажено, например, в Южной Америке, Австралии, не говоря уже о Польше. Опять же, в Германии запущено новое поколение «Астры» – высвобождается кое-какое оборудование «из-под» старой машины.

Чтобы закончить с производственными вопросами, заглянем в Тольятти, в цеха предприятия «Джи-Эм-АвтоВАЗ». Там собираются выпускать «Шевроле-Ниву» с 1,8-литровым мотором «Опель» – вот вам и технологическая общность двух моделей. Итак, решено – в России будут собирать машину на базе «Опеля-Астра» поколения 1998–2003 годов (так называемая платформа Т-3000). Такие машины немецкой сборки неплохо продавались в России, по ним накоплен опыт, есть данные маркетологов – в общем, путь открыт.

Спинка заднего сиденья разрезана в пропорции 60:40, в емкий багажник ведет большой люк. Обивки сидений – от российского поставщика.

ЧТО ТАКОЕ «ВИВА»?

Однако переносить сюда «Астру» в чистом виде было бы неправильно. Нужно адаптировать машину к российским дорогам – очень кстати придется здешний опыт эксплуатации «Опеля». И разумеется, наделить отличительными чертами марки – ведь СП выпускает «шевроле», а не «опели»! Кроме того, выбрать мотор, трансмиссию, комплектацию... Эту работу вели совместно с инженерным центром «Опель» в Рюссельсхайме – в отличие от «Нивы», по которой мы сотрудничаем с ВАЗом. Собственно, правообладателем в случае с «Вивой» является немецкая компания, поэтому любые изменения конструкции согласовываются с нашим зарубежным партнером.

Из видимых изменений во внешности по сравнению с «астрами» – новая решетка радиатора, шильдики и задний рефлектор. Прорабатывается вопрос об оригинальном капоте и переднем бампере (на момент подготовки статьи он еще не был решен окончательно – *ред.*). Этими небольшими штрихами удалось освежить внешность машины, внести стилистику «Шевроле» и, что особенно важно для нас, «Нивы»: оба автомобиля производства СП наделены «фамильными» чертами.

Под капотом «Вивы» установлен бензиновый двигатель объемом 1,8 л семейства ЭКОТЕК. Впрочем, мы придерживаемся иного обозначения – Fam1. Дело в том, что мотор по фирменной спецификации относят к первому семейству – Family 1.

125-сильный двигатель выбран и по соображениям унификации с «Нивой», и по рекомендациям маркетологов. Довольно мощный агрегат, полагаем, укрепит рыночный интерес к нашей «Виве». Кстати, он выполняет нормы Евро IV и способен работать на бензине с октановым числом от 91.

Здесь же, в моторном отсеке, заметны отличительные черты «российского пакета», применявшегося на продаваемых в нашей стране «астрах». Это, например, аккумулятор

Интерьер комплектации GLS отличается белыми шкалами приборов и серебристой накладкой центральной консоли.

увеличенной до 62 А·ч емкости и защита двигателя.

Трансмиссия не претерпела изменений, а потому перейдем сразу к подвеске. Здесь также использован «российский пакет» от «Астры» – характеристики узлов изменены под российские условия. Кстати, в свое время ВАЗ помогал проводить испытания немецкой машины в России, чтобы адаптировать ее к нашим условиям. Принципиально подвески «астр», немецкой и российской, и «Вивы» не отличаются. Машины для нас внешне выделяются лишь большим дорожным просветом.

Если у «Астры» были версии на 14-дюймовых колесах, то «Виву» ставят только на 15-дюймовые. То же относится к ABS – все «шевроле» оснащены антиблокировочной системой. В перечне штатного оборудования усилитель руля, центральный замок, иммобилайзер; радиоподготовку также берет на себя производитель.

Некоторые изменения претерпел интерьер. Чтобы подчеркнуть преемственность с «Нивой», мы поменяли ма-

В основе «Вивы» – конструкция «Опеля-Астра» предыдущего поколения (на схеме автомобиль с кузовом хэтчбек). Основные направления работы инженеров, благодаря которым «Астра» стала «Вивой», отмечены стрелками.

Новые материалы обивок сидений

Собственные уровни комплектации

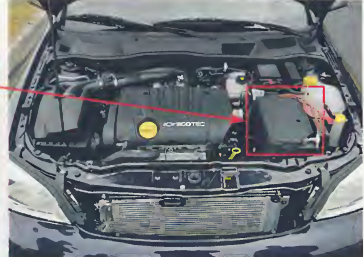
Иные калибровки электронного блока двигателя

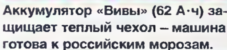
Оригинальная решетка радиатора

Аккумуляторная батарея увеличенной емкости

Измененные характеристики передней и задней подвесок

Колеса 15 дюймов





Аккумулятор «Вивы» (62 А·ч) защищает теплый чехол – машина готова к российским морозам.

териал и расцветку сидений – выбрав ту же гамму, что и для полноприводных машин. Опять-таки, это немного освежило довольно чопорный интерьер «Астры». Любопытно, что российские материалы были тщательно проверены «Опелем», а выбор цвета фирма полностью доверила нам.

Для «Вивы» предусмотрено два уровня комплектации – L и GLS (см. табл.).

СДЕЛАНО В РОССИИ

Первые 24 машины в Тольятти соберут в кузовах, которые сварят на польском заводе «Опель». Уже в этом году СП запускает собственный сварочный цех, в дальнейших планах – штамповка. С самого начала «вивы» будут окрашивать у нас – кстати, цветовая гамма такая же, как для «Нивы». Сборку ведем на том же конвейере, то есть какого-то отдельного производства (и персонала!) новая модель не потребует. В этом году СП выпустит несколько сотен машин, а к 2006-му мы готовы выйти на полную мощность, запланированную на уровне 17 тысяч «шевроле-вива» ежегодно. Не исключено, что позже появятся варианты «Вивы» – с иными моторами, в других кузовах...

Существует программа локализации производства, но наша цель не в том, чтобы внедрять российские изделия любой ценой: важно выпускать автомобиль высокого качества. Все отечественные комплектующие, перед тем как попасть на конвейер СП, пройдут жесткую проверку, причем не только у нас, но и в техническом центре в Германии. На первых автомобилях российскими будут только тканевые обивки сидений и дверных вставок. Надеемся, что совсем скоро мы сможем использовать сиденья, собранные в Нижнем Новгороде по документации «Опеля». Следом, очевидно, придет очередь колес, шин, аккумуляторов.

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

Понимаю, что главный вопрос, которым задается потребитель, – сколько будет стоить? Статья готовится в начале сентября, и сегодня мы, соблюдая жесткие правила бизнеса, не имеем права называть цену. Можно лишь сказать, что мы ставили перед собой задачу представить автомобиль, который пойдет в продажу по цене меньшей, чем всеволожский «Форд-Фокус». И эта задача решена.

Как родилось имя? «Шевроле-Виву» задумали и нарекли на СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ»: во-первых, это созвучно уже выпускаемой модели и подчеркивает единство нашего модельного ряда. Во-вторых, «Вива» звучит похоже на «виват!», то есть «ура!» или «да здравствует!», а это очень неплохое пожелание для новой модели. Надеемся, она свое имя оправдает. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CHEVROLET VIVA

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4252
ширина	1709
высота	1425
база	2606
Снаряженная масса, кг	1235
Полная масса, кг	1700
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Топливо	неэтилированный бензин с октановым числом не менее 91
запас топлива, л	52
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	6,1
городской цикл	11,0
смешанный	7,9
Кузов	**седан**
Количество дверей	4
Число мест	5
Двигатель	**Opel/GM Z18XE, бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1796
Степень сжатия	10,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	92/125 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	170 3800
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	M5
Передаточные числа:	
I	3,73
II	2,14
III	1,41
IV	1,12
V	0,89
з. х.	3,31
Главная передача	3,74
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором
сзади	упругая балка, со стабилизатором
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем
Тормоза:	гидравлические с ABS
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	195/60R15

КОМПЛЕКТАЦИИ «ШЕВРОЛЕ-ВИВА»

	L	GLS
Колеса	стальные	легкосплавные
Молдинги	черные	в цвет кузова
Сиденья	с механическими регулировками	с электрорегулировками и подогревом
Кондиционер	отсутствует	есть
Наружные зеркала	механические	с электроприводом и подогревом
Омыватель фар	отсутствует	есть
Противотуман. фары	отсутствуют	есть
Подушки безопасн.	отсутствуют	две передние

СКАЖИ: «РАЗ!»

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА И БМВ

БМВ готов поступиться частью прибыли – цены на БМВ-116i в России начинаются с 23 000 евро.

БМВ серии 1 еще не успел снять камуфляжных накладок, как журналистская братия с российских просторов уже приклеила к нему ярлык – «баварская копейка». Прозвище, кажется, прижилось – «единичка» звучит хуже. Первая серия вскоре появится на российских дорогах. Такое решение принято, возможно, немного спонтанно, но бесповоротно.

ПЯТЬ «ЗАЧЕМ?»

Для вторжения БМВ в новый класс нашлось немало причин – на них стоит остановиться подробнее. Во-первых, появилось место. Автомобили растут – и нынешний разрыв между «Мини» и «тройкой» в программе БМВ потребовалось заполнить. Во-вторых, класс компактных автомобилей в Европе самый популярный – каждый год продается 12 миллионов машин. При этом наибольшими темпами внутри него растут продажи престижных марок (это в-третьих). В-четвертых, обеспеченные заказчики требуют удобства, качества и спортивности, с которыми давно ассоциируется продукция БМВ. И, наконец, индивидуальность – все БМВ серии 1 будут построены по заказам клиентов. Они способны привлечь не низкой ценой и скидками, а качеством, оригинальностью и индивидуальностью.

Примерно таков смысл речи члена совета правления БМВ профессора Бурхарда Гёшеля на презентации машины. С его доводами трудно спорить.

Почему первая серия, а не третья – «компакт», к чему уже привыкли? По сути, новый БМВ искусственно отделят от более крупных моделей. А удачный старт первой серии откроет возможность создать еще одно полноценное семейство со всем разнообразием кузовов и моторов.

Стиль интерьера напоминает «пятерку» и X3 одновременно.

Масляный щуп XXI века.

Пуск – вставьте «ключ», нажмите кнопку.

ПЯТЬ «ПОЧЕМУ?»

Не секрет, что все современные автомобили в компактном классе – переднеприводные, с поперечным расположением двигателя. У многих есть полноприводные модификации, особенно с мощными двигателями. Первая серия от традиций БМВ не отступает: продольно расположенный мотор, привод на задние колеса, идеальная развесовка 50:50, максимально длинная база и широкая колея. Специалисты фирмы утверждают: только заднеприводный автомобиль в полной мере способен подарить «удовольствие от вождения», и в подтверждение приводят четыре доказательства.

Первое: заднеприводный автомобиль догружает ведущие колеса при разгоне, улучшая сцепление и уменьшая пробуксовку. Далее, компоновка со смещенным назад двигателем и агрегатами трансмиссии «в базе» уменьшает момент инерции относительно вертикальной оси, способствуя улучшению управляемости, особенно в S-образных поворотах. В-третьих, компоновка позволяет приблизить водителя к центру масс, обеспечив ему наилучшее «чувство машины». Наконец, передние колеса свободны от сил и моментов, связанных с тягой двигателя, и передают только «чистое» управляющее воздействие.

Все это справедливо с немаловажной оговоркой – для дорог и шин с высоким коэффициентом сцепления. На льду картина совсем иная.

Про пятое «почему» в толстой папке документации – молчок. Но нетрудно догадаться, что это технологическая причина. Производство БМВ рассчитано на продольное расположение двигателя и «фирменную» компоновку, о достоинствах которой сказано выше.

БМВ серии 1 на конвейере в Регенсбурге. Двери – в последнюю очередь.

Valvetronic (регулирование подъема клапанов) – альтернатива непосредственному впрыску.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

BMW SERIES 1 (E87)	116i	120i	118d	120d
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4227			
ширина	1751			
высота	1430			
база	2660			
Радиус поворота, м	5,3			
Снаряженная масса, кг	1205	1260	1310	1340
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8	8,4	10,0	7,9
Макс. скорость, км/ч	200	217	201	220
Топливо/ запас топлива, л	АИ-91-98/ 50		дизельное/ 50	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:				
загородный цикл	5,9	5.6	4,5	4,6
городской цикл	10,5	10,7	7,7	7,7
Кузов	хэтчбек			
Количество дверей	5			
Число мест	5			
Объем багажника (VDA), л	330–1150			
Двигатель	бензиновый		дизельный с турбонаддувом	
Расположение, число цилиндров	Р4		Р4	
Число клапанов	16			
Рабочий объем, см³	1596	1995	1995	1995
Мощность, кВт/ л. с.	85/115	110/150	90/122	120/163
при об/мин	6000	6200	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	150	200	280	340
при об/мин	4300	3600	1750–2000	2000–2750
Трансмиссия				
Привод	на задние колеса			
Коробка передач	М6			
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»			
сзади	независимая многорычажная			
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые			диск. вент.
Размер шин	185/ 60R16	195/ 55R16	185/ 60R16	195/ 55R16
Системы	ABS, CBC, ASC, DTC, DBC			

Завод БМВ в Регенсбурге, выпускающий автомобили с 1986 года, – самый большой среди десятка производств компании. Здесь делают все машины третьей серии – седаны, купе, кабриолеты, универсалы – и спортивные модели М3. А летом 2004-го на единственном сборочном конвейере появилась и 1-я серия.

Список дополнительного оборудования БМВ первой серии внушителен: это и непременная климатическая установка, и дверные ручки с подсветкой, и ключ зажигания с памятью индивидуальных настроек и технического состояния машины, соединение для мобильного телефона Bluetooth, сиденья с пневматическим регулированием профиля, стеклянный люк в крыше и еще сотни позиций.

СТО ДВАДЦАТЬ «i»

Пять темно-серых БМВ-120i ждут нас на стоянке у исследовательского центра в Мюнхене. Традиционной «битвы за…» не будет – все машины в одинаковой комплектации: навигационная система, I-Drive, механическая коробка передач, двухлитровый бензиновый Valvetronic – мотор с бесступенчатым регулированием не только фаз, но и подъема клапанов. В навигационную систему заведены координаты точки, куда надлежит вернуться к шести вечера – впереди целый день и восхитительные пейзажи южной Баварии.

Тем, кто знаком с БМВ, усесться в «сто двадцатую» будет несложно – схема регулировки сиденья такая же. Привыкшие к другим маркам водители могут путаться в боковых рукоятках. А вот управление пневматическим подпором спинки продумано безукоризненно. Сначала выбираем нужный подпор под поясницу, затем обжимаем спину с боков. Результат – спинка по фигуре и 70-, и 100-килограммовому «драйверу».

«Рентген» БМВ-120i демонстрирует новую заднюю подвеску с рычагами из высокопрочной стали, кинематически сходную с той, что применяется на «больших» БМВ. Алюминий на «единичке» только в передней подвеске.

«Двухступенчатый» стоп-сигнал – верхний загорается при интенсивном торможении.

Пропорции кузова соответствуют компоновке.

Первые впечатления от езды по городу – к автомобилю не нужно привыкать. Отличная маневренность, великолепные тормоза, хорошая динамика, тяговитый двигатель – все это плюсы. Обзорность на уровне современных конкурентов. Увы, нормы пассивной безопасности ныне заставляют утолщать стойки крыши. Своеобразной формы внутреннее зеркало поначалу вызвало недоумение, но вскоре убедило – даже с прямоугольным стеклом обзор назад лучше не станет. Боковые зеркала могли быть более «широкоэкранными». Жаль, что ради эффектной внешности порой идут на компромисс….

Впрочем, недостаток обзора в задней полусфере восполняет «парктроник» с индикацией на дисплее I-Drive. Он непременно поднимет тревогу, если вы попытаетесь наехать на низенькие столбики парковки. Шестиступенчатая коробка передач действует, словно затвор винтовки: четко и с внятным усилием. Ходы рычага, правда, великоваты для динамичного автомобиля, хочется покороче. Двухлитровый Valvetronic везет и с холостых оборотов, но явно любит правую половину тахометра. Только тогда его реакция на газ становится быстрой, а голос – неожиданно запоминающимся для рядной «четверки».

Несмотря на 150 «лошадей» под капотом, разгон БМВ-120i по автобану не кажется впечатляющим. Автомобиль ровно и уверенно набирает обороты, раз за разом укладывая стрелку тахометра на границу красной зоны. И все же в заявленные 8,7 с до сотни как-то не слишком верится.

Шестьдесят километров автобана пролетают в считанные минуты – впереди узкие, заполненные машинами «ландштрассе». Обгоны тут удаются редко. Зато сможем оценить комфорт подвески. К сожалению (для нас), крупных дефектов покрытия в Германии не найти. Водосточный желобок на парковке подвески БМВ проглотили легко. А вот «стиральная доска» перед светофором (эти немцы тормозят на желтый, как ненормальные!) неожиданно встряхнула. Видимо, виновники – низкопрофильные шины «повышенной мобильности» с очень жесткими боковинами. Они позволяют проехать 150 км, даже если воздух выйдет полностью. Заменить их обычными нельзя – места под запаску тут не предусмотрено…

Извилистые дорожки среди холмов не дадут скучать водителю, даже если особо разогнаться негде. Не слишком быстрый руль БМВ позволяет без лишних движений прописывать плавные повороты и не напрягает на автобане. Классическому гидроусилителю рано сдаваться – его электрические аналоги пока не столь совершенны.

Теплый летний дождь вновь встречает БМВ-120i в Мюнхене. Поставить машину на стоянку, сдать ключи, не забыв напоследок глянуть на борткомпьютер. 7,8 л/100 км – неплохо для целого дня разъездов, включающих городские пробки и полторы сотни километров автобана со скоростью 150–160 км/ч. Пожалуй, за это можно простить «Вэлвтронику» кажущуюся вялость. Конечно, двигатель за 200 сил будет здесь вполне уместен, но ведь не секрет, что основу продаж составляют именно средние по мощности машины.

ДРУГОЙ

Рассматривать «единичку» можно и как альтернативу «Фольксвагену-Гольф» – разница в цене не очень велика. Но, пожалуй, важнее другое: даже самый маленький БМВ – все равно «настоящий», оригинальный автомобиль, не разделяющий шасси и агрегаты с массовыми моделями. Много стиля, аристократическое происхождение, нетипичная для класса компоновка, впечатляющая управляемость и огромный выбор комплектаций заставляют обратить на него внимание. □

GG-DS 123

СПОРТИВНАЯ СТРЕЛЬБА

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Заряженный «Кольт» выстрелит в 2005-м. Мы представляем его уже сейчас.

На какие только ухищрения не идут сегодня ведущие производители, чтобы привлечь внимание пресыщенного потребителя. Несколько типов кузовов – пожалуйста, выбор двигателей и коробок передач – нет вопросов, специальные настройки подвесок и рулевого управления – исключительно для вас. Вот и сейчас, после совсем недавней презентации пятидверного «Мицубиси-Кольт», мы летим посмотреть и пощупать нечто горячительно-зажигательное под названием «Кольт CZ3». Три двери, иная пластика кузова, оригинальные детали интерьера и целая гамма моторов, включая полуторалитровый с турбонаддувом мощностью 150 л. с. Еще нам пообещали некий сюрприз на базе того же «Кольта», а также заряженный «Мицубиси-Аутлендер» с мотором от «Лансера Эволюшн VIII».

«ГОНЩИК» И ПРЕСЛЕДОВАТЕЛИ

Вереница ярко-красных трехдверных «кольтов» замерла на лужайке у роскошного отеля. Сюда, конечно, незазорно подрулить на «Порше», штучном БМВ или даже на чем-нибудь посерьезнее. Однако не факт, что вы удостоитесь большего внимания, нежели эти «малыши», чья новизна и энергичность просто бросаются в глаза. Вот с небольшим спойлером и хищными прорезями в переднем бампере версия CZT, то есть турбо. А рядом более скромные собратья с моторами 1,5; 1,3 и 1,1 л. Теперь я уже жалею, что не смог поехать на знакомство с пятидверным «жеребенком», любовно представленным моим коллегой (ЗР, 2004, № 7). Хотя вот он, скромно стоит в стороне – симпатичный и, наверное, практичный автомобильчик, который смотрится куда прозаичнее своих экспрессивных собратьев. Вроде бы тот же силуэт, однако трехдверники стали не только немного короче и ниже. Переработан стиль: иначе смотрятся бамперы, задние фонари, даже линия боковых стекол подчеркивает темперамент модели.

А что внутри? Здесь куда больше общего с обычным «Кольтом». Хотя, конечно же, создатели самой быстрой версии не поскупились на формирование образа «спортсмена».

Спортивный настрой модели нельзя не почувствовать, оказавшись в плотных объятиях рельефных сидений, поставив ноги на перфорированные алюминиевые педали, окинув взглядом белые шкалы приборов.

Увы, читаемость приборов явно не в пользу «спортсмена» (вверху).

В стандартном интерьере тоже заметны спортивные черточки.

Внешне автомобиль невелик, но на заднем сиденье удобно.

В быстром авто педали, конечно же, должны быть перфорированными.

Горячему «Кольту» – пламенный турбомотор.

Хотя, стоп! Показавшийся изначально безупречным «гоночный» антураж местами скорее раздражает. И дело даже не в том, что пластиковая серо-голубая вставка под центральной консолью смотрится аляповато. В конце концов, это дело вкуса (по мне, спорткару куда лучше подошел бы полированный алюминий). Оказывается, и приборы здесь плохо читаемы, а тахометр и вовсе наполовину перекрываешь правой рукой. Разработчики согласно кивают головами, признавая промах, и обещают к серии изменить ситуацию. Попутно заглядываю в обычную версию машины. Однозначно – удобнее! Конечно, интерьер выглядит попроще, зато эргономика не вызывает нареканий.

Сиденья спортивной версии.

Багажник скромен, но сиденье можно не только сложить, но и сдвинуть вперед.

На ходу CZT жесток и бескомпромиссен. Даже на ровных европейских дорожках норовит напомнить вам о каждой микронеровности асфальта. Слава богу, таковых немного, тем более, что мы с «Кольтом» выбираемся на автобан, где можно попробовать, на что он способен.

Газ в пол! Сыто хрюкнула выпускная система, настраиваясь на органный лад. Ей в унисон взвизгнули могучие 16-дюймовые покрышки, но звук тут же слегка придушила противобуксовочная система. Защелкали перебираемые передачи, и малыш легко и непринужденно повел стрелку спидометра к двухсоткилометровой отметке. Оказалось, мотор довольно эластичен, его ровная характеристика почти лишена какихлибо «турбоям» или, наоборот, «турбоподхватов». Двигатель уверенно разгоняет машину уже с 1500 об/мин, на 3–3,5 тысячах позволяя себе небольшой эмоциональный всплеск, прерываемый электронным ограничителем ближе к 7000 об/мин.

Тем временем маршрут сворачивает на серпантин. Подчеркнуто строгий и упругий руль в поворотах наливается недюжинным стабилизирующим усилием. Оно, конечно, немного искусственно и служит опять-таки для создания ореола спортивности. Однако благодаря этому водитель хорошо чувствует машину в самых коварных виражах. Кренов кузова (кстати, самого жесткого из всего семейства) почти нет, отклики машины мгновенны и взвешенны, а от переоценки ее возможностей страхует система динамической стабилизации.

В «Кольт CZ3» с двигателем 1,3 литра и роботизированной шестиступенчатой механической коробкой передач (AMT) я пересаживаюсь с некоторой опаской. Не покажется ли он слишком пресным на фоне мускулистого собрата? Ничего подобного! Оказывается, и его девяносто пять «лошадей» могут доставить удовольствие от вождения. Конечно, здесь только две педали вместо трех, а автоматизированная «механика» безупречна лишь при размеренной езде, но это не главное. Даже с «малень-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MITSUBISHI COLT	CZT	CZ3 1,3 л
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3810	
ширина	1695	
высота	1520	
база	2500	
Снаряженная масса, кг	960*	–
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,0*	–
Макс. скорость, км/ч	210*	–
Кузов	хэтчбек	
Количество дверей	3	
Число мест	5	
Двигатель	бензиновый с турбонаддувом	бензиновый
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1499	1332
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	110/150 6000	70/95 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	210* 3500	125 4000
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	M5	AMT6**
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза:	гидравлические с усилителем	
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/45R16	195/50R15
Системы	ABS,EBD, TCL,MASC	ABS, EBD

*Данные могут быть уточнены в процессе омологации.

**Автоматизированная механическая трансмиссия.

ким» мотором автомобиль остался удобным, понятным и каким-то жизнерадостным.

Здесь явно легче и свободнее стало рулевое колесо, комфортнее подвески, но основные, зажигательные черты в характере «Кольта» сохранились. Он по-прежнему динамичен, хорош в быстрых поворотах и при этом удобен и тяговит. В общем, по балансу ездовых свойств «гражданская» версия ничуть не уступает «заряженному» варианту. Тот, безусловно, быстрее и агрессивнее, но и дороги для него нужны особенные, так сказать, без ограничений.

Интересно, каким же окажется кабриолет «Кольт CZ2»? Ведь именно его полноразмерный макет и был представлен в качестве сюрприза. Что же, подождем, про эту машину пока минимум информации. Даже на просьбу сфотографировать – категорическое «нельзя!». Могу лишь предположить, что это будет нечто подобное «Пежо-206CC», только, естественно, в духе «Мицубиси».

С ЗАБРАЛОМ НА КАПОТЕ

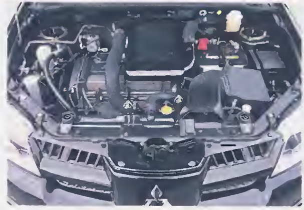
На первый взгляд – обычный «Аутлендер». Знакомые формы, слегка носатый профиль, атрибутика «паркетного» вседорожника «Мицубиси». Но если смотреть внимательнее, обязательно зацепишься за изменившийся дизайн передней части кузова, задних фонарей, новые 17-дюймовые колеса и, конечно же, характерный вырез на капоте. Таков обновленный и самый темпераментный «Аутлендер» с шильдиком «Турбо». Ведь именно для него «силовым» донором стал «Эво VIII». Разумеется, характеристики двигателя изменились: создатели пожертвовали лошадиными силами. Оно и понятно, «Аутлендер» – это не спортивный болид, его задачи совсем иные.

В результате эволюции мотора из 265 «лошадей» осталось 205, а максимальный крутящий момент с 355 Н·м понизился до 303. Подобная начинка, по заверениям конструкторов, позволяет разгонять тяжелую машину до сотни за 7,7 с и набирать 220 км/ч. Согласитесь, впечатляет! Самое время попробовать все это в действии.

Сложно остаться равнодушным после характерного всхлипа турбины, за которым начинается самое интересное. Стоит стрелке тахометра перешагнуть трехтысячную отметку, и «Аутлендер Турбо», как пришпоренный скакун, рывком устремляется вперед. «Паркетник» перенял черты самого быстрого «Лансера», которые «воспитаны» доведенным до совершенства двухлитровым турбомотором. Для полноты ощущений не хватает разве что характерных трансмиссионных подвываний, «гулящих» по настоящей спортивной машине.

Естественно, агрессивный двигатель потребовал адаптации шасси. Подвески «Аутлендера» стали определенно жестче, рулевое управление строже. В общем, автомобиль изменился, и довольно заметно. Что же, тем интереснее будут его тесты в России. Ведь продажи не за горами: в конце ноября «Мицубиси-Аутлендер Турбо» уже появится у официальных дилеров. □

«Мицубиси-Аутлендер» нового модельного года.



Под капотом – двигатель от «Лансера Эволюшн VIII».

Воздухозаборник на капоте – неотъемлемая деталь самого быстрого «Аутлендера».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MITSUBISHI OUTLANDER TURBO

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4545
ширина	1780
высота	1670
база	2625
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1595
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,7
Макс. скорость, км/ч	220
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	8,0
городской цикл	14,1
Кузов	**универсал**
Количество дверей	5
Число мест	5
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1997
Мощность, кВт/л. с.	148/205
при об/мин	5500
Крутящий момент, Н·м	303
при об/мин	3500
Трансмиссия	
Привод	постоянный на все колеса
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая пружинная со стабилизаторами типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Рулевое управление	с гидроусилителем
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	215/55R17
Системы	ABS, EBD

ФОЛЬКСТЕРЬЕР

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Вообще-то мы о нем уже рассказывали (ЗР, 2003, № 10). Просто тогда этот автомобиль назывался «Фольксваген-Гол». С новым именем «Пойнтер» он, наконец, выходит на российский рынок. Первые российские покупатели получат свои машины в октябре. Кстати, пойнтер – это не только «указатель», но и порода охотничьих собак, очевидно, чем-то привлекшая внимание маркетологов «Фольксвагена».

В ЧЕМ РАЗНИЦА?

При внешнем осмотре, за исключением шильдика на пятой двери, отличий не нашли. Под капотом и в салоне тоже. Ах да: у «Гола» клавиши стеклоподъемников были родные, у «Пойнтера» – вазовские. Нет, отечественные комплектующие в Бразилию пока не идут – электроприводы монтировал российский дилер. Впрочем, принципиальной эту разницу не назвать. Все лучшее, худшее и просто отмеченное мимоходом в «Фольксвагене-Гол» остается в силе и для «Пойнтера».

Что именно? Повторимся. Место водителя удобно людям среднего и невысокого роста. Высокий (более 185 см) водитель уже полностью отодвинет кресло. Тем, кто в юности увлекался штангой, а в зрелости – пивом, будет тесно в ширину: левое плечо упрется в среднюю стойку. Цельное заднее сиденье без подголовников не претендует на высшие оценки ни по пассивной безопасности, ни по удобству. Высокие пассажиры упрутся головой в потолок, а коленями в спинки передних сидений. Люди среднего роста отметят удобную посадку благодаря высокой подушке – даже в дальних поездках ноги не затекут. Спинка складывается только целиком, но ровной грузовой площадки не получается, для ее создания придется снять подушку.

На ходу показалось, что автомобиль стал живее. Вскоре это подтвердили приборы. Субъективно, меньше шумит двигатель – теперь не приходится внутренне напрягаться, раскручивая

Этюд в сером. На ощупь не хуже, чем на фото.

Комбинация приборов. Главное – «Design».

Сиденье раскладывается только целиком.

VOLKSWAGEN POINTER

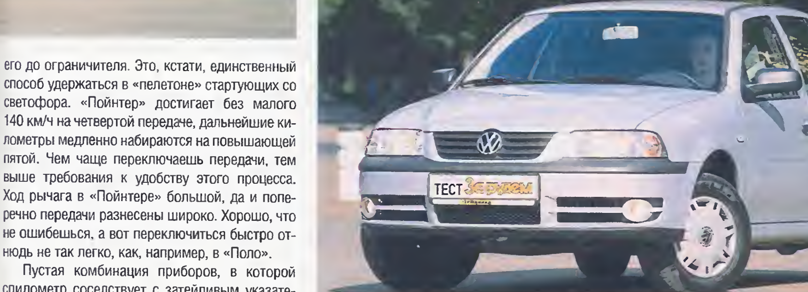
- «Фольксваген-Гол» производится в Бразилии с 1981 года.
- Нынешнее, третье поколение представлено в 2000 году.
- «Фольксваген-Гол» выпускают с кузовом трех- или пятидверный хэтчбек, модификация «Парати» – универсал. На мексиканском и российском рынках известен под именем «Пойнтер».
- Двигатели: бензиновые и на спирте 1,0–2.0 л (61–112 л. с.). дизельный 1,9 л (64 л. с.). В Россию поставляют только с бензиновым мотором 1,0 л.
- Коробка передач: механическая 5-ступенчатая.
- Комплектации: Basis, Safety, Safety +.
- Цена в России: $9501–$11 236.
- Тестовый автомобиль: 1,0 л, 65 л. с., комплектация Safety +, $11 236.

ов не
ивной
асса-
ями в
роста
сокой
не за-
м, но
, для

стал
Субъ-
рь не
чивая

его до ограничителя. Это, кстати, единственный способ удержаться в «пелетоне» стартующих со светофора. «Пойнтер» достигает без малого 140 км/ч на четвертой передаче, дальнейшие километры медленно набираются на повышающей пятой. Чем чаще переключаешь передачи, тем выше требования к удобству этого процесса. Ход рычага в «Пойнтере» большой, да и поперечно передачи разнесены широко. Хорошо, что не ошибешься, а вот переключиться быстро отнюдь не так легко, как, например, в «Поло».

Пустая комбинация приборов, в которой спидометр соседствует с затейливым указателем уровня топлива с оцифрованной шкалой,



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

905-1085 975 1345 580-785 910 1320 1240/730 750 925 300-330 395 690

✖ - поперечный размер

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

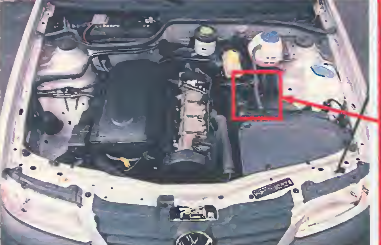
VOLKSWAGEN POINTER

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3916
ширина	1621
высота	1415
база	2468
колея спереди/сзади	1388/1384
Радиус поворота, м	5,2
Снаряженная масса, кг	970
Полная масса, кг	1340
Время разгона 0-100 км/ч, с	15
Макс. скорость, км/ч	157
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/51
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	5,9
городской цикл	7,9
Кузов	**хэтчбек**
Количество дверей	5
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	285
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	999
Степень сжатия	10,8
Мощность, кВт/л. с.	48/65
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	89
при об/мин	4500
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	М5
Передаточные числа:	
I	3,90
II	2,12
III	1,29
IV	0,97
V	0,8
з. х.	3,17
главная передача	4,78
Ходовая часть	
Подвеска:	независимая, типа «Мак-Ферсон»
Рулевое управление	реечное с усилителем
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	175/70R13

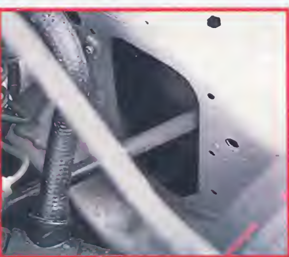
Багажник – невелик, но удобен.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	BASIS (3-дверн.)	SAFETY	SAFETY +
Противотуманные фары	•	•	•
Иммобилайзер	•	•	•
Регулируемое по высоте сиденье водителя	–	•	•
Кондиционер	–	–	•
Аудиоподготовка	–	•	•
Подушки безопасности (к-во)	–	2	2
Трансформируемый багажник	•	•	•
Полноразмерное запасное колесо	•	•	•
Цена, $	9501	10 529	11 236



Продольный двигатель – редкое решение для компактных переднеприводных машин.



Окно для рулевой тяги ничем не закрыто. Скоро здесь будет очень грязно.

явно просит дополнительных циферблатов. Место под них легко угадывается в колесах стилизованного силуэта автомобиля с надписью «Design». Вот так, а вы что думали? Впрочем, к читаемости претензий нет, а есть к подсветке – ночью перед глазами здоровенная «черная дыра» между топливомером и спидометром. Тот, у кого хоть раз перегорала лампочка в щитке приборов, легко поймет, о чем речь. Только здесь это не неисправность, а конструктивная особенность.

Более скромный размер шин («Пойнтер» обут в «жигулевский» размер 175/70 R13, а «Гол» щеголял в обувке на дюйм больше) практически не сказался ни на плавности хода, ни на управляемости. Подвески «Пойнтера» способны проглатывать немалые ухабы, а в сочетании с солидным дорожным просветом 175 мм (без защиты моторного отсека) позволяют безбоязненно спрыгивать с бордюров. Только не ждите чудес, когда загрузите «Пойнтер» под крышу: пружины основательно просядут. Мягкость и большие ходы подвески напомнят о себе внушительными кренами на поворотах, но в целом поведение машины вполне достойно. Конечно, со скромными шинами скольжения появляются рано, но не пугают: начинающийся на сбросе газа занос легко компенсировать. Гидроусилитель не нарушает взаимопонимания между водителем и автомобилем и уверенно справляется с работой как на парковке, так и в скоростных поворотах. При трех оборотах руля от упора до упора его вклад не очень велик и заметен прежде всего на малой скорости.

ЧТО СКАЗАЛ ПРИБОР?

Если бы бесконтактный оптический спидометр «Корсис» умел говорить, он бы сказал, что «Пойнтер» едет лучше прошлогоднего «Гола». Особенно это заметно по эластичности: разгон с 80 до 120 км/ч на пятой передаче теперь почти на 5 секунд дольше. На четвертой в диапазоне 60–100 км/ч «Пойнтер» скинул больше секунды. Разгон до 100 км/ч стал быстрее на 0,6 с, а до 120 км/ч – на 3,5 с. Заметно выросла «максималка»: на целых 4 км/ч. Кто заслужил больше похвал – мотор или шины?

На этот вопрос традиционно отвечает выбег с малых скоростей. Вынуждены признать: 13-дюймовые «Пирелли Чинтурато» из Бразилии катятся лучше тамошнего 14-дюймового «Гудьир NCT5». Тормозят тоже. Если прежней оценкой за тормоза была натянутая «тройка», то нынешняя, с учетом конструкции машины, почти «хорошо». И еще: «Гол» попал на полигон, имея около 200 км на одометре, «Пойнтер» более 2000 км. И все же до заявленных

РЕЗЮМЕ

Хотите выгуливать личного «Пойнтера»? Удовольствие обладать своим «первым «Фольксвагеном» обойдется минимум в 9500 долларов.

(+) Респектабельная внешность, энергоемкая комфортабельная подвеска, хорошая управляемость, большой дорожный просвет.

(–) Скромная динамика, высокий расход топлива на большой скорости, «пустая» комбинация приборов, клевки при торможении.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1001
Нагрузка на ось, кг:	
передню	621 (62,0%)
заднюю	380 (38,0%)
Дорожный просвет, мм	150
Динамические качества	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	3,5
0–60 км/ч	6,7
0–80 км/ч	12,1
0–100 км/ч	18,3
0–120 км/ч	29,8
0–400 м (км/ч)	20,8 (105,6)
0–1000 м (км/ч)	39,0 (131,4)
Макс. скорость, км/ч	**147,3**
Погрешность спидометра, %	4,5
Эластичность, с:	
60–100 км/ч (IV)	14,6
80–120 км/ч (V)	26,7
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1249
50–0 км/ч	603
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	52
замедление, м/с^2	7,4

производителем показателей «Пойнтеру» еще далеко.

Любопытно, но изменилась и снаряженная масса – «Пойнтер» на 9 кг легче (впрочем, «Гол» был оборудован четырьмя штатными электростеклоподъемниками).

ЗАМЕТКИ НА ПОЛЯХ

Памятуя о хорошем аппетите «Гола», мы проехали примерно 630 км по дорогам Москвы и Подмосковья, включая автополигон. Средний расход бензина АИ-95 составил 8,8 л/100 км. Даже с учетом жаркой погоды, постоянно работавшего (кроме замеров) кондиционера и высокого темпа движения, это немало для компактного автомобиля с литровым мотором.

Еще одна особенность «Пойнтера», практически незаметная в условиях полигона и на загородных шоссе, неожиданно проявилась в го-

роде – автомобиль очень активно «кланяется» при каждом торможении перед светофором. Чувствительных пассажиров укачивает. Конечно, основная причина – в комфортной длинноходной подвеске, но не только. Треугольные поперечные рычаги – симметричные, в то время как на большинстве современных машин шаровая опора вынесена вперед, что предотвращает раскачку при разгоне-торможении.

О САМОМ ГЛАВНОМ

Начнем с вопроса «сколько стоит?». Официальные дилерские цены таковы: $9501 за комплектацию Basis с трехдверным кузовом. Сюда входят тонированные стекла, окрашенные в цвет кузова бамперы, противотуманные фары, обогрев, очиститель и омыватель заднего стекла. За $10 529 к списку добавятся две двери, гидроусилитель руля, две подушки безопасности, радиоподготовка и регулируемое по высоте сиденье водителя. Это исполнение Safety. Вариант Safety+ за $11 236 предполагает еще и кондиционер.

Испытанный нами автомобиль в комплектации Safety+ был оснащен дополнительно передними стеклоподъемниками, а вот штатной защиты моторного отсека не обнаружилось. Надеемся, что клиентские автомобили будут укомплектованы, как обещано, – «Фольксваген» – фирма серьезная. Общий вывод в отношении «Пойнтера» прост – от «Гола» он существенно не отличается. Модернизированная шумоизоляция улучшила комфорт, а более легкие шины немного повысили динамические качества. Главная проблема была и остается: высокофорсированный литровый мотор неважно приспосабливается к нагрузке и отличается здоровым аппетитом на высоких оборотах. Избежать их с главной парой 4,78 можно только одним способом – ездить медленно. Соответственно, приемлемый расход топлива у «Пойнтера» за городом получается только до 100 км/ч. Досадно, потому как автомобиль достойно ведет себя и при больших скоростях. В городе у спокойного водителя есть все возможности растянуть 51-литровый бак более чем на 600 км. Но чудес не ждите: со светофора вас обставит не только «девятка», но и исправная «классика».

Стоит ли брать? На этот вопрос нельзя отвечать прямо. Если в ваших вкусах спокойная внешность, в предпочтениях неторопливая езда, в списке маршрутов разбитые пригородные дороги, а вера в качество «Фольксвагена» непоколебима, то «Пойнтер» может стать альтернативой «Хёндэ-Гетц», «Акцент», «КИА-Рио», «Рено-Символ» или вечно молодой «Дэу-Нексия». А если ваши вкусы, предпочтения и вера отличаются от приведенного примера, то стоит прочитать статью еще раз. □

Автомобиль на тест предоставлен компанией «ГЕРМАНИКА», тел. 101-23-33.

Бертольд Крюгер
(Bertold Kruger),
вице-президент по маркетингу
Volkswagen do Brazil:

Вот уже 17 лет «Гол» (название «Пойнтера» на родине) – бессменный лидер бразильского рынка.

Мы надеемся, что российских покупателей «Пойнтера» в первую очередь привлечет высокое качество, которое соответствует всем стандартам «Фольксвагена». Кроме того, важны надежность и прочность конструкции. Ведь машина создавалась для эксплуатации в Южной Америке, где дорожные условия не лучше российских. Наконец, умеренная цена – еще одно заметное достоинство «Пойнтера».

СТИЛЬ ОПРАВДЫВАЕТ СРЕДСТВА

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО **АВТОРА И «АУДИ»**

Нынче самые востребованные специалисты в любой компании – маркетологи: им – внимание руководства, внушительные бюджеты, высокие зарплаты. Ведь чтобы представить новый продукт, надо спланировать рекламную кампанию, хорошенько «промыть мозги» журналистам, вписать реализованные в новой модели идеи в общую стратегию фирмы.

А как же техника? В ней досконально разбираться не надо. Потребителю выкатят длинный перечень патентованных технологий и систем, эффектные «демонстрационные» характеристики. К счастью, пока не все фирмы разделяют такой подход. Едем на встречу с «Ауди-А3 Спортбек»?

БУДЕМ ЗНАКОМЫ!

Почему «Спортбек», а не традиционный для «Ауди» «Аван», понятно. Ассоциации с семейным универсалом быть не должно – «А3 Спортбек» позиционирован (как все-таки привязалось это слово!) в сегменте «премиум» компактного класса. Предполагается, что владельцы – молодые, красивые и обеспеченные менеджеры (тоже из отдела маркетинга?) по распродажам не ездят, рассаду в ящиках не возят, на досуге предпочитают модные ночные клубы и экстремальные виды спорта или престижный гольф.

Внешние различия с трехдверной машиной не только в оформлении передней части, которая напоминает А6, и лишней паре дверей. «Спортбек» по-иному выглядит сзади и даже силуэтом нисколько не похож на трехдверный хэтчбек. Несмотря на увеличенный на 68 мм задний свес, машина смотрится вполне пропорционально и не напоминает «вагон». Правда, и объем багажника по сравнению с «настоящими» универсалами невелик: всего на 20 л больше, чем у трехдверного А3. Главное – сюда поперек входят две сумки с клюшками для гольфа.

НЕ МЕСТО КРАСИТ...

Горные дорожки и узкие улочки миниатюрных городков на Лазурном берегу Франции устроят беспощадный экзамен шасси и рулевому управлению. В «легенде» – закрученные серпантины и извилистые маршруты от Ниццы до Монте-Карло. Компактный хэтчбек на «гольфовской» платформе представили в морском клубе

Монте-Карло, на маленьком кусочке побережья, где концентрация «бентли» и «феррари» превышает все разумные значения, а у причалов пришвартованы самые дорогие яхты. Показывать здесь компактный и не самый дорогой автомобиль – смелое решение. Впрочем, его можно трактовать и по-другому: даже среди сумасшедшей роскоши «Ауди-А3 Спортбек» в своей тарелке.

ЛУЧШИЙ МОТОР

Двигателей в семействе «Ауди-А3 Спортбек» немало: от скромного 1,6-литрового бензинового, едва за 100 сил, до 250-сильной «шестерки» объемом 3,2 л. Есть и дизельные моторы с насос-форсунками: 1,9-литровый, 105 л. с. и 2-литровый, 140 л. с. На всех прокатиться просто не хватит времени. Выберу новейший бензиновый двигатель 2,0 TFSI и самый мощный турбодизель с «механическим автоматом» DSG. Полный привод в «асфальтовых джунглях» как следует не ощутить, а оценивать удобство управления тягой и возможности автоматической трансмиссии можно даже на узких дорогах при ограничении скорости.

Двухлитровый дизель успел зарекомендовать себя с наилучшей стороны. Минимум вибрации, широкий (для турбодизеля) рабочий диапазон, отличный крутящий момент и впечатляющая экономичность. В сочетании с трансмиссией DSG (Directschaltgetriebe – коробка прямого переключения) его характер раскрывается не так ярко, как с простой механической коробкой передач. DSG (ЗР, 2003, № 2) имеет два сцепления и переключается без разрыва потока мощности.

Интерьер «А3 Спортбек» – лучшие материалы и безукоризненное исполнение.

Некоторая «отстраненность» управления тягой компенсирована удобством управления на горных серпантинах и городских улицах, где в машине с шестиступенчатой «механикой» недолго натереть мозоль о рычаг переключения передач. Конечно, этот дизель очень силен и прекрасно «идет за педалью», но… Крутить такой мотор «до упора» не слишком приятно, да и шумно, а реакция на сброс газа у дизелей слишком уж резкая – система ESP то и дело помаргивает в поворотах тревожным желтым индикатором. В общем, приятнее было бы путешествовать, чем резвиться на извилистых дорожках.

В последнее время казалось, что бензиновые моторы уже отдали первенство дизелям не только в экономичности, но и в удовольствии от вождения. «Задушенные» экологическими требованиями, «бензинки» слишком уж вяло реагируют на акселератор. Двигатели с непосредственным впрыском бензина, конечно, «живее», но модели с небольшим рабочим объемом пока не могли похвастать внушительной мощностью. Скрестить турбонаддув с впрыском топлива в цилиндр казалось слишком

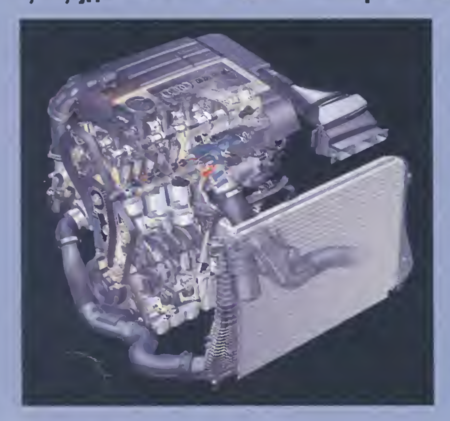
С полным или передним приводом задняя подвеска «Ауди-А3 Спортбек» – многорычажная. Любопытно, что у полноприводных машин топливный бак на 5 л больше при том же объеме багажника.

сложной задачей – до нынешней осени. Двигатель 2,0 TFSI – первый, решивший эту проблему. Он развивает 200 л. с. уже при 5100 об/мин, располагает 280 Н·м крутящего момента в широчайшем диапазоне с 1800 до 5000 об/мин и легко раскручивается до 7000 об/мин.

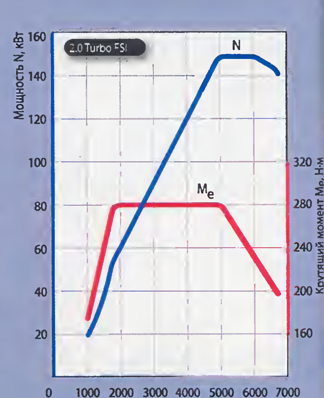
Как это ощущается в автомобиле? Уверенное троганье с минимальных оборотов и прекрасный разгон с 2000 об/мин вплоть до «отсечки» на 7000 об/мин. Особенно впечатляет верхний диапазон от 5 до 7 тысяч оборотов, где мотор практически не «вянет»! Субъективные ощущения подтвердили: мотор с такой характеристикой действительно существует! А если сопоставить разгонную динамику (7 с до 100 км/ч), максимальную скорость 236 км/ч и средний расход топлива 7,7 л/100 км, то соперников ему сыскать нелегко.

Итак, портрет автомобиля можно нарисовать всего несколькими штрихами. Во-первых, это стопроцентный «Ауди». Высокое качество материалов отделки, выдержанный стиль интерьера, удобные сиденья, просторный салон (субъективно он едва ли уступает более солидному А4) – черты машин высшей лиги. Во-вторых, превосходное шасси, позволяющее уверенно проходить повороты

Двигатель 2,0 Turbo FSI – настоящий технологический шедевр, сравнимый только со знаменитым 1,8 T, удивившим автомобильный мир восемь лет назад.



2,0 Turbo FSI – явный претендент на «Двигатель года». Первый в мире серийный мотор с непосредственным впрыском и турбонаддувом оснащен промежуточным охлаждением воздуха (давление наддува 1,0 атм), работает на смеси со стехиометрическим соотношением воздух-бензин (14,7:1). Характеристики 2,0 TFSI – результат высокой степени сжатия 10,5:1, применения оригинальных поршней, управляемых заслонок во впускном тракте и форсунок, обеспечивающих необходимую форму факела распыла.



«Ауди-А3 Спортбек» не затеряется среди роскошных лимузинов.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI A3 SPORTBACK	1,6	2,0 FSI	2,0 TFSI	3,2 V6	1,9 TDI	2,0 TDI
Общие данные						
Размеры, мм:						
длина	4286					
ширина	1765					
высота	1423					
база	2578					
Радиус поворота, м	5,3					
Снаряженная масса, кг	1295	1345	1410	1565	1335	1410
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,2	9,7	7,0	6,3	11,7	9,2
Макс. скорость, км/ч	183	209	236	250	187	207
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/ 55	АИ-98/ 55		АИ-98/ 60	дизельное/ 55	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:						
загородный цикл	5,5	5,8	6,0	7,6	4,2	4,8
городской цикл	10,9	11,3	10,6	13,9	6,6	7,5
Кузов	хэтчбек					
Количество дверей	5					
Число мест	5					
Объем багажника (VDA), л	370/1120					
Двигатель	бензиновый				дизельный	
Расположение, число цилиндров	P4	P4	P4	V6	P4	P4
Число клапанов	8	16	16	24	8	16
Рабочий объем, см³	1595	1984	1984	3189	1896	1968
Мощность, кВт/л. с.	75/102	110/150	147/200	184/250	77/105	103/140
при об/мин	5600	6000	5100–6000	6300	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	148	200	280	320	250	320
при об/мин	3800	3500	1800–5000	2500–3000	1900	1750–2500
Трансмиссия						
Привод	на передние колеса			на все колеса	на передние колеса	
Коробка передач	6A	6A	6A	6A	5M	6A
Ходовая часть						
Подвеска:						
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»					
сзади	независимая многорычажная					
Рулевое управление	реечное с электроусилителем					
Тормоза:						
передние	дисковые вентилируемые					
задние	дисковые			дисковые вентилируемые	дисковые	
Размер шин	205/55R16		225/45R17		205/55R16	
Системы	ABS, ESP, EBD, BA, EDL					

на тех скоростях, когда уже впору волноваться. В-третьих, отменный комфорт в части внутреннего шума и вибраций, работы климатической установки, отличная оснащенность салона. Конечно, тестовые машины упаковали по максимуму, но как не похвалить выверенную строгость приборов и отменный многофункциональный дисплей, особенно необходимый при пользовании навигационной системой. Горные дороги, сеть которых настолько плотная, что повороты разделяет лишь несколько десятков метров, – самое серьезное испытание для навигации. Не скажу, что она выдержала его безукоризненно, но ошибок сделала немного.

КОПИЛКА ВПЕЧАТЛЕНИЙ

Коробка DSG – это действительно уникальная новинка, по-новому позволившая взглянуть на современный автомобиль со спортивными задатками. Только отказавшись от гидромеханического «автомата», удалось связать пожелания активного водителя с возможностями машины. Ее плюсы – мощный и уверенный старт и моментальная реакция на переключение передач, которая позволяет ощущать себя прямотаки пилотом гоночного автомобиля, полностью слившимся с машиной.

Впрочем, говорить о безоговорочной победе этой конструктивной схемы над другими рановато. Пока существует немало условий, в которых гидромеханическая трансмиссия предпочтительнее. DSG не любит троганья в крутой подъем, маневрирования и езды с минимальной скоростью на уклонах, да и просто малых оборотов двигателя, особенно при разгоне. Неудивительно – «умножать» крутящий момент мотора ей нечем.

Есть за что поругать рулевое управление с электрическим усилителем. В городе и на скоростных магистралях придраться к нему трудно, а вот на горных серпантинах, где приходится перекладывать баранку на 180 градусов и больше, реактивное действие перестает информировать о положении колес.

Зато с подвеской сложилось полное взаимопонимание. Поездив на машине с обычной настройкой и 16-дюймовыми шинами, могу уверенно сказать: если вы не планируете по выходным разминаться на кольцевой трассе, это оптимальный вариант, сочетающий понятную управляемость с достойным комфортом. «Ауди-А3 Спортбек» в исполнении Ambiente с 17-дюймовой резиной и спортивной подвеской, с уменьшенным на 15 мм дорожным просветом, более жесткими пружинами и амортизаторами немного выигрывает в точности управления, но заметно менее комфортабелен. Даже ерундовые, по нашим понятиям, неровности французских дорог неожиданно резко отзываются в салоне. Да и на дуге поворота уже не расслабишься – автомобиль требует точной работы рулем и чувствителен к профилю дороги.

НЕ ПОВОД ДЛЯ ПЕЧАЛИ

Познакомившись с полным набором моторов, порой разочаровываешься от того, что в Россию поставляют отнюдь не самые интересные модификации. В нынешнем году у нас будут доступны 1,6-литровый бензиновый двигатель с автоматической трансмиссией, самый мощный VR6 и турбодизель 1,9 TDI. Возможно, дойдет очередь и до двухлитрового мотора с непосредственным впрыском бензина. Наиболее мощный двухлитровый турбодизель и бензиновый мотор того же объема с непосредственным впрыском и турбонаддувом появятся только в 2005-м. Цена базового «Ауди-А3 Спортбек» с автоматической трансмиссией будет вполне разумной – от 26 600 долл. Главное – выбор есть, и со временем он станет только шире. □

СОСТЯЗАНИЕ НА ПОЛЕ СОПЕРНИКА

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Каждый, кто хоть немного знает о проекте «Шевроле-Нива», наслышан: на машине вот-вот появится импортный мотор. Это событие свершилось. Почти свершилось, если иметь в виду, что продажи еще не начались.

Российский автомобиль повышенной проходимости (пусть и с иностранной эмблемой), обретая большую тяговооруженность и, надеемся, надежность, все глубже вторгается в вотчину зарубежных машин класса SUV. К сожалению, ближе к ним он становится и по цене.

Подобно продаваемой сегодня машине (варианты L и GLS), более мощная модификация будет предложена покупателям в двух комплектациях – подешевле LX и подороже GLX. Таким образом, четыре полноприводных российских «Шевроле» вскоре займут почти все ценовое пространство между обычной «Нивой» и «КИА-Спортидж».

Что, собственно, появилось нового? Напомню рассказ о предсерийной машине (ЗР, 2003, № 11): двигатель «Опель-ЭКОТЕК» рабочим объемом 1,8 л прописался на автомобиле вместе с японской коробкой передач «Айсин» – конструктивно такой же, как у «Сузуки-Витара», только с иными передаточными числами.

Автомобиль обретет ABS и две фронтальные подушки безопасности, а в наиболее дорогой версии – кондиционер (кстати, тоже импортный). На мощных модификациях будут передние сиденья «Опель» от «Шевроле-Нива» (материал в этом номере) и колеса 215/65R16 вместо сегодняшних 205/70R15 и 205/75R15.

Автомобиль претерпел столь значимые изменения конструкции, что, казалось, это обязательно отразится и на внешности. Увы...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
«ШЕВРОЛЕ-НИВА» 1,8 л

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина (без зап. колеса)	4048 (3844)
ширина	1770
высота	1652
Снаряженная масса, кг	1450
Время разгона 0-100 км/ч, с	н. д.
Макс. скорость, км/ч	165
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	7,5
городской цикл	10,0
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1796
Мощность, кВт/л. с.	92/125
при об/мин	н. д.
Крутящий момент, Н·м	167
при об/мин	н. д.
Трансмиссия	
Привод	на все колеса
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	на двойных поперечных рычагах
сзади	зависимая, пружинная (мост)
Рулевое управление	с усилителем, винт-шариковая гайка
Тормоза:	с ABS и усилителем 10"
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	215/65R16

Но таковы лишь видимые изменения. Скрытых же от глаз покупателя конструкторы насчитают несколько сотен. Только прежде чем приступать к подробному изучению «матчасти», попробуем взглянуть на событие свысока: большое, как известно, лучше видится на расстоянии.

ДОНОРНО-АКЦЕПТОРНАЯ СВЯЗЬ

Мы уже упомянули другой автомобиль, который начнет сходить с конвейера совместного предприятия почти одновременно с окрепшей «Нивой». У машин, о которых идет речь, общего на удивление мало. Во всяком случае, пока. Но об одном сходстве уже можно говорить, а именно о выборе мотора.

Двигатель объемом 1,8 л, по расчету маркетологов «Джи-Эм-АвтоВАЗ», оптимален прежде всего для седана «Вива» – он позволит успешно конкурировать с российским «Фокусом». Более тяжелой «Ниве» этот мотор не придаст такой динамики, как у иностранных конкурентов, но приблизит ее к тому уровню тяговооруженности, который необходим автомобилю повышенной проходимости.

Пока главная интрига – насколько удачной для вседорожника окажется

Видимых элементов в интерьере появилось немного. Две надписи «air bag» на руле и передней панели перед пассажиром, кнопка включения кондиционера на блоке управления вентиляцией, новый рычаг переключения передач...

... и передние сиденья «Опель». Водительское регулируется по высоте.

Пока единственное внешнее отличие машины с «Опелем» – расширители арок и фартучки перед передними колесами. В следующем году такой обвес появится на всех «шевроле-нивах», а для новой модификации придумают другие отличия.

характеристика двигателя? Хотя «по железу» моторы идентичны, на «Виве» и «Ниве» будет разное программное обеспечение. Вместе с изменением фаз газораспределения это оставит конструкторам возможность для маневра.

СВЕТИТ ЕВРОПЕЙСКАЯ ЗВЕЗДА

Среди рабочих названий нового автомобиля – «Нива-Опель», «Нива-GLX» – есть и такой: «экспортная «Нива» или «экспортный вариант». Собственно, ни для кого не секрет, что вседорожник в комплектациях LX и GLX планируется поставлять как на внутренний российский рынок, так и за рубеж.

Для наших автомобилистов существование экспортного варианта – благо. Такая машина должна быть в максимальной степени доведенной, по-европейски комфортной и безопасной. И это не просто красивые слова. Например, после тщательной проработки инженерами (в том числе из «Дженерал моторс») конструкции кузова машина выдержала крэш-тест по методике EuroNCAP, получив четыре звезды из пяти возможных. Это блестящий результат для небольших вседорожников – правда, заявить о нем в полный голос можно будет, лишь начав серийный выпуск машин и реально поучаствовав в европейской программе крэш-тестов.

В полной мере «четырехзвездная» безопасность присуща версии GLX, которую оснастят двумя подушками, но усиленный кузов получат все машины, в том числе комплектуемые российскими двигателями.

Более мощный двигатель приподнял планку скоростных возможностей автомобиля, поэтому спереди у него вентилируемые тормоза, а вакуумный усилитель увеличен до 10 дюймов.

Хотя на управляемость «Шевроле-Нивы» никто вроде не жаловался, конструкторы вознамерились ее улучшить. Изменив характеристики пружин, кузов опустили на 10 мм. А чтобы сохранить дорожный просвет, как мы уже сказали, применили чуть более «высокие» шины.

Чем продиктовано это решение, понять нетрудно. Основными конкурентами «Нивы» на внешних рынках будут «паркетники» с хорошей управляемостью и посредственными вездеходными способностями. В последней номинации наша машина должна остаться сильнее благодаря постоянному полному приводу (без электроники) и пониженному ряду в трансмиссии. За управляемость борьба продолжается: «...мы улучшаем поведение автомобиля на шоссе без потери внедорожных качеств...».

Компоновка моторного отсека существенно отличается от «Шевроле-Нивы» с вазовским двигателем. Обратите внимание – забор воздуха теперь выше.

Вместо карданных шарниров – четыре шарнира равных угловых скоростей.

ABS появится на всех машинах с импортным мотором.

Раздаточная коробка у машин с «Опелем» пристыкована к коробке передач. Задняя опора большого силового агрегата – на «раздатке», с опорой на большую поперечную лыжу.

Инженеры не перестают совершенствовать и акустические свойства автомобиля. В августе мы вновь видели в сборочном цеху совместного предприятия новые звуко- и виброизоляционные материалы. Кстати, на машине есть еще один, а точнее, два непривычных элемента для снижения шума – приводные валы редукторов не с карданами, а с шарнирами равных угловых скоростей. Валы вместе со ШРУСами импортные. Кроме проблем с качеством российских комплектующих (у редакционной «Нивы» они были), это позволило избавиться от пульсирующего гула на высокой скорости.

Увы, кое-чем существенным придется жертвовать. Новый вариант «Нивы» станет лишь четырехместным, это официально подтвердили на СП «ДжиЭм–АвтоВАЗ». Правда, добавили привычное российское «пока».

Еще одна важная деталь: оставив на совести ВАЗа требование заправлять их машины «95-м» бензином, конструкторы СП предусмотрели для «Нивы» с «Опелем» топливо с октановым числом от 91 до 95 единиц.

ВАЗ-21236

Скорее всего, именно такой индекс получит новый автомобиль – ведь «Шевроле-Нива» собирается по лицензии АвтоВАЗа. Это обстоятельство, увы, всегда даст повод поковыряться в недостатках машины и рассказать, как их устраняют.

Конструкторы СП надеются, что им удалось окончательно победить самопроизвольно опускающиеся задние стекла, подвывание карданов (их нет), проблемы с надежностью коробки передач (она японская). Дополнительной накладкой усилено место крепления рулевого механизма (напомним, на редакционной машине мы варили треснувший лонжерон).

В Тольятти почти справились с течами из системы охлаждения (кстати, в новый мотор будут заливать импортный антифриз с увеличенным сроком службы), невнятной работой рукояток управления климатом, распусканием хомута привода коробки передач (и с этим мы сталкивались). Перестанет, наконец, вываливаться из пятой двери форсунка омывателя – ее закрепят по-другому.

Почти на все заданные инженерам СП вопросы мы получали развернутый ответ – что сделано, что делается, что в ближайших планах. Некоторые из «вечных» проблем «Нивы», возможно, не успеют решить к началу производства машин с «Опелем». Так, хотя здесь давно перешли на импортные сальники, течи трансмиссии «Нивы» встречаются чаще,

Корпус воздушного фильтра и расширительный бачок новые и расположены иначе. Одна важная деталь на фото не видна – за впускным трубопроводом спряталась «электронная» дроссельная заслонка.

На автомобиль установят другие пружины, которые опустят кузов на 10 мм. Говорят, от этого поведение машины на асфальте станет еще лучше.

чем у импортных вседорожников (мягко говоря). Только начинаются работы со ступичным узлом – подтягивать подшипники у «экспортной» придется столь же часто, как у ныне выпускаемых с мотором 1,7 л. Но опять же – пока.

Трудно предсказать, как будет работать раздаточная коробка – она новая! Хотя конструктивная схема осталась прежней, у нее изменен корпус, шестеренки и валы – в общем, почти все. И главное – теперь «раздатка» стыкуется с коробкой передач и двигателем в единый силовой агрегат.

Наконец, на новой «Ниве», как и на машинах с вазовским агрегатом, должны устанавливать усиленную крышку переднего редуктора. Как тут не вспомнить, что именно автор этих строк первым столкнулся с поломкой крышки (повторилась дважды) и поднял тревогу. Правды ради заметим: инженеры считают старую крышку достаточно крепкой «в чертежах», но реальное качество литья подводит.

МАХНЕМ НЕ ГЛЯДЯ?

Знаю нескольких человек из числа своих знакомых, с надеждой ожидающих выхода в свет «Нивы» с импортным мотором. Ключевое слово «Опель» рисует в их воображении автомобиль, совершенно не похожий на прежний – по надежности, динамике «и вообще...».

Насчет «вообще» – не скажу, формулировка слишком расплывчата. Внешность, к сожалению, не изменилась. Динамика будет, конечно, лучше, чем с вазовским двигателем, но до характеристик «десятки» или даже «Спортиджа» машина не дотянет. А насчет надежности предположу следующее.

Основные нарекания сегодняшних владельцев «Нивы» связаны отнюдь не с двигателем, да и коробка передач барахлит далеко не у всех. Нас, в частности, чаще всего заставляли ездить на сервис неприятные «мелочи». Хочется верить, что их будет меньше – тем более, что машины с обоими моторами дорабатывают параллельно.

Какой будет цена? Если модификации L и GLS стоят сегодня 285 и 324 тыс. руб. (около $10 тыс. и $11 тыс.), то наиболее доступный вариант с «Опелем» вряд ли оценят ниже 12 тыс. евро – столько называли когда-то официальные лица в качестве ориентира.

О сроках выхода в свет говорят более определенно – продажи обещают начать в этом году. Так что и автомобиль, и цены на него мы скоро увидим. □

БЕГУЩАЯ ПО ВОЛНАМ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

Когда в прошлом году мы впервые получили возможность обкатать на полигоне «Волгу» с новой передней и модернизированной задней подвесками, один из коллег (кстати, тот, кто наиболее скептически относился к возможности исправить характер автомобиля) удивленно изрек: «К такой подвеске надо бы уже и хорошие амортизаторы подобрать!».

Действительно, ГАЗ-3110, ставший после модернизации собранней и четче в управлении, хочется сделать еще послушней и комфортабельней. Помочь в этом могут в первую очередь амортизаторы.

У них, как известно, непростая задача. Амортизаторы должны быть достаточно «мягкими» при сжатии, чтобы исключать передачу высокочастотных колебаний от неровностей дорожного полотна, а оно в России далеко не бархатное. При этом необходимо эффективно демпфировать резкие удары и уменьшать боковые и продольные колебания кузова, желательно на всех скоростях и на различных покрытиях. Чем жестче подвеска, тем легче управлять автомобилем; однако плавность хода при этом, конечно, ухудшается.

Соответственно, наша задача – поиск компромисса.

Заводские специалисты подбирают оптимальные характеристики амортизаторов для усредненных условий эксплуатации. Кроме того, серийные автомобили стараются сделать как можно дешевле, в том числе за счет комплектующих. Но реальные условия у всех разные – иные владельцы «волг» охотно раскошеливаются на дорогие импортные узлы. Поэтому из широкой гаммы представленных на рынке амортизаторов мы выбрали как недорогие российские, так и именитые зарубежные изделия, чья стоимость в несколько раз больше.

Первым этапом теста были стендовые испытания: измерили усилия сжатия и отбоя. Затем с помощью профессиональной аппаратуры «Брюль и Къер» все шесть комплектов оценили с точки зрения вибраций. Показания снимали на рулевом колесе, сиденье и полу кузова при скоростях 50, 70 и 90 км/ч.

После этого мы субъективно оценили работу амортизаторов на дорогах с разными покрытиями – ровном и неровном асфальтобетоне, гладком и разбитом булыжнике.

По результатам этих тестов выбрали два пограничных относительно управляемости комплекта – худший и лучший. Их испытали в нештатном режиме – аварийном объезде препятствия («переставке»). Результаты (см. табл.) еще раз показывают, насколько заметно амортизаторы влияют на поведение автомобиля. Почти 6 км/ч – прибавка очень значительная. Тестировать «переставкой» остальные комплекты нецелесообразно: внутри этого диапазона показатели будут отличаться не более чем на 1–2 км/ч.

Не загружая читателя лишними графиками и цифрами, но используя результаты всесторонних замеров, дадим краткие характеристики испытанным изделиям.

СААЗ

С этими амортизаторами (такие, кстати, ставят на заводе) ГАЗ-3110, даже с усовершенствованной подвеской, остается валким. Разумеется, особенно ярко такой характер проявляется в нештатных режимах движения, то есть на «переставке». После поворота руля возникает ощутимый крен кузова, а затем развивается довольно глубокий и продолжительный занос. Опасность в том, что «Волгу» нетрудно загнать в «автоколебания» с неизбежной потерей управляемости.

Оттачивать водительское мастерство на такой машине просто не приходит в голову, тем более что в быстрых поворотах нередко возникает неприятная угловая качка. Зато на прямолинейных участках автомобиль довольно комфортен. Такая подвеска удовлетворит водителей, которых принято считать классическими «волгарями» – предпочитающих небыструю, степенную езду. Желательно по хорошим дорогам и с неполной загрузкой автомобиля.

И еще одна очень важная ремарка. В нашу задачу не входила оценка надежности узлов. Но... не успели, распаковав, выложить один из новых амортизаторов на стол для съемки, как он, простите, напустил огромную масляную лужу. Дальнейшее знакомство показало, что вытянуть шток невозможно никакими силами. Бракованную деталь, конечно, поменяли, но неприятный осадок остался.

«ДЕЛФАЙ»

Возможно, это кого-то удивит, но польские амортизаторы очень похожи на СААЗ. Они лишь немного оживляют «Волгу», придавая ее характеру чуть большую твердость. Однако принципиальных отличий в поведение машины не вносят.

ПРЕДЕЛЬНАЯ СКОРОСТЬ МАНЕВРА «ПЕРЕСТАВКА»

Марка амортизаторов	Скорость, км/ч
СААЗ	81,7
«Монро»	87,6

«ПЛАЗА»

Они чуть жестче изделий СААЗ и «Делфай». Однако разницу в поведении «Волги» заметит, пожалуй, лишь очень опытный и искушенный водитель при весьма активном рулении. Потерю комфорта тоже почти не ощутит. Но при езде по неровным дорогам, особенно с полной загрузкой, ГАЗ-3110 по-прежнему склонен чрезмерно размахивать кормой вверх-вниз.

«ФИНВЕЙЛ»

Немецкий комплект тоже скорее комфортный, нежели «гоночный». Реакции автомобиля на поворот руля не слишком четкие, плавность хода на приемлемом уровне. Но все-таки амортизаторы «Финвейл» делают «Волгу» строже, существенно уменьшая раскачку не только на прямых, но и в поворотах.

«КАЯБА»

«Волга» стала послушней, заметно собралась. Автомобиль откровенно лучше слушается руля, меньше кренится в поворотах. При вполне приемлемом комфорте эти амортизаторы достаточно «тверды», чтобы почти исключить раскачку кузова – даже при полной загрузке автомобиля и на не самых хороших дорогах. Такая «Волга» особенно понравится рыбакам, охотникам, дачникам – словом, тем, кто использует

СААЗ

■ Цена комплекта – 1170 руб.

■ Компромиссный вариант, приемлемый для тех, кто не требует от машины слишком много. Главное достоинство – низкая цена.

«Делфай» (Delphi)

■ Цена комплекта – 3528 руб.

■ Не стоит ждать от них чудес. Эти амортизаторы – лишь достойная, хотя и очень недешевая альтернатива отечественным.

«Плаза»

■ Цена комплекта – 2902 руб.

■ Не слишком искушенные водители вряд ли заметят существенные различия изделий СААЗ или «Делфай».

«Финвейл» (Finwhale)

■ Цена комплекта – 2256 руб.

■ Обеспечивают наибольший комфорт как водителю, так и пассажирам, при этом «Волга» порадует и достаточно четкими реакциями на руль.

«Каяба» (Kayaba)

■ Цена комплекта – 3360 руб.

■ Неплохой компромисс между управляемостью и комфортом. Самый подходящий вариант для тех, кто часто использует «Волгу» в качестве грузовика.

«Монро» (Monroe)

■ Цена комплекта – 3480 руб.

■ Готовы пожертвовать комфортом ради уверенности в послушности и четкости реакций «Волги»? Тогда эти амортизаторы для вас.

грузовые возможности вместительной машины и часто съезжает с гладкого асфальта.

«МОНРО»

Любителю активной езды больше всего подойдет этот комплект. Автомобиль стал существенно «плотней»: практически без запаздываний (конечно, по «волговским» меркам) следует за рулем. Амортизаторы «Монро» позволяют эффективно корректировать скольжения задней оси даже в нештатных режимах движения. Не случайно «Волга», сменившая СААЗ на «Монро», выиграла сама у себя на «переставке» почти 6 км/ч.

Даже не профессиональный испытатель, а просто опытный, хорошо знакомый с «Волгой» водитель непременно заметит, как преобразилась машина. Однако вы оплатите эти преимущества некоторым снижением комфорта на неровных дорогах – вибронагруженность машины заметно увеличивается.

Отдать предпочтение одному из комплектов испытанных амортизаторов непросто. Многое зависит от требований, предъявляемых к автомобилю, да и цена деталей очень разная. Выбирая амортизаторы, сопоставьте условия эксплуатации вашей машины, свои водительские навыки и наши выводы. Думаем, тогда выбор будет удачным. □

БРОДЯГА ПАРКЕТНЫЙ

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ. ФОТО **АВТОРА И «ФОРД»**

Что там говорит англо-русский словарь по поводу слова «маверик»? В честь кого «Форд» именует уже второе поколение этих автомобилей? Так: неклейменая скотинка, бездомный, бродяга; а еще – вольнодумец, даже диссидент. Сразу представляются прерии, стада, мустанги, «Кольт» (не тот, который японский), посланный куда подальше шериф… извините, гаишник, ветер в задубевшую морду, палатки, костры – в общем полный отрыв и свобода.

На деле современный бродяга выглядит не совсем так, да и представления о бродячей жизни, похоже, сильно изменились. Не последний по комфорту отель на живописной окраине Бонна – недавней германской столицы, большой парк, ручные белки, мощеные дорожки и посреди всего этого бездомные бродяги – автомобили «Форд-Маверик». Хороший антураж для презентации «вольнодумца». Да и сам сегодняшний «Маверик» бродяга весьма осторожный – достаточно поглядеть на длинные рычаги задней подвески и представить лежащий в колее камень или пенек, заросший свежей травкой… Понятия о свободе перемещения тоже иные: жителю мегаполиса нынче не до прерий, съехать бы с дороги на лужок, на берег речки – и то радость. Поэтому путь начнем с ровного и ухоженного немецкого асфальта – для нашего героя это, как ни крути, родная стихия. Грязь будет потом, не самая глубокая и в умеренных количествах.

Пора рассказать, с чего это вдруг разговор пошел о хорошо известной, не

«ФОРД»-САН

Так случилось, что с самого рождения этот американо-германский автомобиль имел родного брата – японца. У людей такого быть, наверно, не может. Генетика, понимаешь ли. Производством автомобилей правит другая наука – экономика. И, похоже, выпускать один и тот же автомобиль под разными марками – дело выгодное. Мало того, японские родственники «Маверика» строились разными фирмами! Если первый «Форд-Маверик» был близнецом «Ниссана-Террано II», то ближайшим родственником нынешнему приходится «Мазда-Трибьют».

С новыми бамперами и фарами «Маверик» все же остался стопроцентно узнаваемым.

От комбинации приборов веет минимализмом: ничего лишнего.

Интерьер «Маверика» – сама сдержанность.

новой уже машине. А с того, что «паркетный» «Форд» пережил модернизацию. Что изменилось? Да многое, всего не перечислишь. Поменяв бамперы и светотехнику, освежили внешность, поработали с интерьером, улучшили безопасность – куда нынче без этого. Дисковые тормоза «по кругу» и ABS вошли в стандартную комплектацию. Но основные изменения – новый четырехцилиндровый двигатель и полностью автоматическая система полного привода.

Новый мотор сразу же проявил себя – чтобы трогаться, приходится изрядно подгазовывать, *не то позорно заглохнешь* посреди перекрестка. Не способствует взаимопониманию водителя и двигателя не слишком внятная педаль сцепления. Привыкаешь, конечно, быстро, но все равно не лучший вариант для городских пробок. С «автоматом» таких проблем не было бы, но он поставляется только с трехлитровым мотором. Для младшей 2,3-литровой «четверки» – только «механика».

На скоростном автобане «Маверик» постарался реабилитироваться за городские проделки. Просторная, комфортабельная машина неплохо подходит для дальних рейдов. Мотор «наверху» ожил и демонстрирует уверенную тягу, подвеска почти не передает толчков на кузов (да здесь и передавать нечего), шум в салоне умеренный… Ага, коллега решил задать *«Маверику» задачку* посложнее – вошел в очередной длинный поворот с некоторым перебором скорости. Отреагировал «Форд» правильно – аккуратно пополз по мокрому асфальту всеми колесами наружу. Только сделал это исподтишка – тихо-

Новый бензиновый мотор – 2,3-литровая 16-клапанная «четверка». По сравнению с двухлитровым предшественником выросли мощность и крутящий момент, снизился уровень шума и вибраций. Двигатель выполняет экологические нормы Евро IV.

нечко, незаметно. Коллега встрепенулся и вернул шкодника на заданную траекторию. Однако поведение машины его, похоже, заинтересовало, а тут еще извилистая горная дорожка подвернулась... Не стоит сетовать на коллегу – он делает свою работу. Не надо проклинать себя за слишком плотный обед – вкусно было. Но почему же я не пристегнулся ремнем, сев назад? Теперь летаю по скользкому кожаному заднему дивану от двери до двери, хватаясь за воздух – привычных ручек над дверями здесь нет! Поймал ремень: рывок, щелчок замка – ура, зафиксировался.

Быстро ездить пассажиром мне не понравилось. Не слишком интересно это оказалось и для водителя. Когда степенный и солидный «Маверик» заставляют нестись по серпантину, его характер портится. Тихий до того мотор на повышенных оборотах напрягает голос, приятная, комфортабельная подвеска досаждает кренами, довольно точный руль становится ватным и даже широкое, удобное водительское сиденье кажется плоским и скользким. Сбавляю скорость и еду спокойно, не пытаясь изображать из себя Шумахера, а из «Форда» – «Феррари». «Маверик» вновь становится тихим, комфортным, удобным автомобилем. И подвеска у него опять в меру плотная, и руль достаточно острый – и вообще, машину будто подменили.

А теперь внедорожная часть программы – настоящая мотокроссовая трасса: каменистая дорога, в низинах немного грязи, сплошные спуски и подъемы. Ехать здесь на мотоцикле, наверное, страшно. На «Маверике» – запросто! Проблема одна, о которой уже говорил, – недостаток момента на малых оборотах. Приходится точно и осторожно ра-

Вот такие дороги – стихия «паркетников», здесь «Форд» как рыба в воде.

Перед нами – типичный современный «паркетник»: внешность «проходимца» плюс ходовые качества легковой машины.

ботать газом: недодавишь – заглохнешь на подъеме, передавишь – будешь прыгать по кочкам… как на мотоцикле. Пониженной передачи, увы, нет. «Форд» хоть и бродяга, но все же паркетный. Теперь, после модернизации, нет и возможности управлять режимами трансмиссии – муфтой, которая подключает задние колеса, ведает электроника, не допускающая вмешательства водителя.

Вообще, к «Маверику» как нельзя лучше подходит термин «ВСЕдорожный» автомобиль. В отличие от многих легковых собратьев, он может позволить себе оставить ровный асфальт и… Нет, болота, свежая пашня, глубокая снежная целина – не наш случай, на то есть другие автомобили. А вот асфальт похуже – заснеженный или разбитый, грейдер, песчаная дорога, более-менее укатанный проселок – для «Форда» родная стихия. Говоря попросту, там, где с трудом проползут «Жигули», «Маверик» пройдет. А

Безусловные достоинства – просторный салон и вместительный багажник.

где приходится напрягаться «Ниве», туда «Форду» лучше не соваться.

Итак, кто же он, «Форд-Маверик»? Бездомный бродяга? Безусловно. Только не тот, кто в родном отечестве именуется бомжом. А тот, кто по своей воле в свободное от работы время меняет строгий костюм на джинсы, уютный дом – на палатку, микроволновую печь – на костер. Этакий обеспеченный романтик. Диссидент? Нет, скорее вольнодумец. Свернуть с шоссе и выбрать дорогу, по которой едут немногие – на это его хватит, но вот торить свой путь – увольте!

…Что там еще осталось в словаре? Неклейменый бычок? Ну, это точно не про «Маверик». Клеймо в виде голубого овала трудно не заметить.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD MAVERICK	2,3	3,0
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4441	
ширина	1825	
высота	1762	
база	2620	
Радиус поворота, м	5,7	
Снаряженная масса, кг	1599	1655
Макс. скорость, км/ч	171	188
Топливо/запас топлива, л	АИ-91/61	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:		
загородный цикл	8,5	9,3
городской цикл	13,6	17,0
Кузов		
Количество дверей	5	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	470	
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см³	2261	2967
Мощность, кВт/л. с.	110/150	149/203
при об/мин	5700	6000
Крутящий момент, Н·м	200	262
при об/мин	4000	4850
Трансмиссия		
Привод	на все колеса	
Коробка передач	M5	A4
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая, двухрычажная	
Рулевое управление	реечное с усилителем	
Тормоза	дисковые, с усилителем и ABS	
Размер шин	215/70HR16	
Системы	EBD, EBA	

ТАКТИКА МАЛЫХ ШАГОВ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

TOYOTA COROLLA 2003 г.

1,6 л, 110 л. с., механическая пятиступенчатая коробка передач, комплектация R1, $17 900.

Неужели она окажется столь модного нынче цвета «мокрый асфальт»? Эта мысль не давала покоя, пока мы ехали в темно-серой редакционной «Тойоте-Королла» 2003 года на встречу с обновленной версией 2004-го. На фотографиях видно, что машина не слишком отличается от предшественницы. А если еще и цвет тот же... Фотограф будет «в восторге»! Кстати, в пресс-релизе написано о пяти новых колерах, среди которых regency red – темно-красный металлик и темно-зеленый – oasis green.

Разумеется, она оказалась серой – правда, заметно светлей нашей. И то хорошо...

ШАГ ЗА ШАГОМ

Ставим «короллы» прошлого и нынешнего годов рядом и в шесть глаз ищем отличия. Немного изменился передний бампер, решетка радиатора стала напоминать «Авенсис». Молдинги теперь в цвет кузова, а задние фонари с модными «кругляшками».

В салоне изменений тоже немного. Повыше стали края сидений, отвечающие за боковую поддержку, руль можно регулировать не только по вертикали, но и двигая вперед-назад. Панель приборов, названная Optitron, подсвечивается теперь постоянно.

Справа на торце приборной панели расположился выключатель пассажирской подушки безопасности, а в середине – ее индикатор. Кстати, подушек в стандартной комплектации Terra стало четыре, дополнительно можно заказать и боковые шторки. Подогрев передних сидений – тоже базовое оборудование. Кроме того, немного изменили управ-

TOYOTA COROLLA 2004 г.

1,6 л, 110 л.с., механическая пятиступенчатая коробка передач, комплектация Terra, $18 400.

ление кондиционером: вместо ползунка, отвечавшего прежде за забор воздуха с улицы или из салона, две кнопки. Вот, пожалуй, и все отличия.

Ничего необычного в таком обновлении нет. Существует теория, что движение к намеченной цели всегда зигзагообразно, а значит, кратчайший путь обеспечат малые шаги. Этого, вполне разумного принципа придерживаются сейчас большинство автомобильных компаний, «Тойота» в том числе. Многие изменения явно полезны, внешние – приятны. И те, и другие наверняка подогреют интерес к популярной модели.

ВНИМАНИЕ НЮАНСАМ

Разумеется, мы не ждали от обновленной «Короллы» технических или ездовых сюрпризов. Интересующихся размерами салона и багажника отсылаем к тесту в августовском номере журнала, в котором участвовала «Тойота» 2003 года.

Но на динамометрической и иных дорогах полигона «Короллу» все-таки помучили – благо и редакционный, и тестовый автомобили оснащены одинаковыми 1,6-литровыми двигателями. Данные замеров отличаются от тех, что получили в групповом тесте летом (ЗР, 2004, № 8), несущественно. Разницу можно списать на иные шины и погодные условия.

Но общее ощущение от обновленной «Короллы» немного другое: автомобиль стал мягче, нежнее. Заметно легче педаль сцепления, хотя информативность при этом ухудшилась. Переключение передач тоже требует меньших усилий.

И подвеска смягчилась. По управляемости автомобиль немного проиграл

Рулевое колесо теперь можно регулировать не только по вертикали, но и по горизонтали.

TOYOTA COROLLA

- Дебют девятого поколения состоялся в 2001 году. Автомобиль выпускают с кузовами седан, хэтчбек, универсал, а также минивэн «Королла Версо». В 2004-м представлена обновленная версия.
- Двигатели: бензиновые 1,3–1,8 л (88–192 л.с.), дизельные 2–2,2 л (79–110 л. с.). В России предлагают с бензиновыми моторами 1,4–1,8 л (97–192 л. с.).
- Коробки передач: 5- и 6-ступенчатые (с мотором 1,8 л) механические, 4-ступенчатый «автомат» (1,6 л).
- Комплектации: Terra, Terra с доп. оборудованием, Sol.
- Цена в России – $17 400–28 900.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

TOYOTA COROLLA	(2004)	(2003)
Противотуманные фары	•	•
Иммобилайзер	•	•
Центральный замок	•	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•	•
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•*
Подогрев сиденья	•	
Кондиционер	•	•
Аудиосистема	•	•
Натяжители ремней	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	4	2
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•
Цена тестовой машины, $	18 400	17 900

*Только по высоте.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

TOYOTA COROLLA 1,6	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4410
ширина	1710
высота	1470
база	2600
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1130
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,2
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	
загородный цикл	5,9
городской цикл	9,0
Кузов	**седан**
Количество дверей	4
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	400
Двигатель	
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1598
Мощность, кВт/л. с.	81/110
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	150
при об/мин	4800
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	196/60R15
Системы	ABS, EBD

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

TOYOTA COROLLA 1,6	
Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1159
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	697
заднюю	462
Дорожный просвет, мм	161
Динамические качества	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	2,5
0–60 км/ч	4,9
0–80 км/ч	7,6
0–100 км/ч	11,4
0–120 км/ч	16,1
0–140 км/ч	23,4
0–160 км/ч	33,9
0–400 м	17,9 (126,1)
0–1000 м	33,0 (160,3)
Максимальная скорость, км/ч	**188,7**
Погрешность спидометра, %	5,7
Эластичность, с:	
60–100 км/ч (IV)	10,8
80–120 км/ч (V)	15,1
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1545
50–0 км/ч	762
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	42,8
замедление, м/с^2	8,7

Под капотом – хорошо знакомый мотор объемом 1,6 л.

Сзади обновленную «Короллу» легко опознать по фонарям.

Справа на передней панели – выключатель пассажирской подушки безопасности...

... а ее индикатор – над кнопкой включения кондиционера.

предшественнику, зато выиграл в комфорте. Что для повседневной эксплуатации, разумеется, важнее. Адаптация к российским условиям? По утверждению специалистов фирмы, изменений в шасси не вносили. В чем же дело?

Возможно, свою роль сыграли нюансы изготовления и сборки. Ведь, строго говоря, у наших подопытных «королл» разные национальности. Прежде машины поступали в Россию из Турции, теперь оттуда будут ввозить лишь универсалы. Седаны и хэтчбеки доставляют из Японии, а спортивную «Короллу T-Sport» – из Великобритании.

Обновленный седан с двигателем 1,6 л в стандартной комплектации обойдется на 500 долларов дороже предшественника. Стоят ли небольшие, в общем, изменения этих денег?

РЕЗЮМЕ

Небольшие, в основном косметические изменения пошли «Тойоте-Королла» на пользу, хотя и обходятся в полтысячи долларов.

\+ Отличная динамика, хорошие тормоза, неплохая подвеска.

− Шумный двигатель, недостаточная информативность педали сцепления.

Те, кому важны новизна, а модельный год признают только один – последний, наверняка посчитают, что это недорого. Другие... Впрочем, спорить бессмысленно: «Тойота-Королла» 2004-го уже поступила к дилерам, вытеснив прошлогоднюю модель. □

Автомобиль на тест предоставлен «ТОЙОТА МОТОР», www.toyota.ru.

МАНУАЛЬНАЯ ТЕРАПИЯ

СЕРГЕЙ МИШИН

На ВАЗе не первый год вынашивают планы оснастить свои машины автоматическими коробками передач. Экспериментируют совместно с Центром автоматических трансмиссий, используя готовые, хорошо зарекомендовавшие себя изделия – такова и мировая практика.

На опытной «Калине» – трансмиссия вариаторного типа. Это модель CVT1 фирмы ZFST – та самая, что стоит на «Мини-Купере».

ТОЛКАЮЩИЙ РЕМЕНЬ

Основной элемент вариатора – гибкий металлический ремень, который передает крутящий момент с одного шкива на другой, контактируя с ними своими боковыми поверхностями. Примечательно, что ведущая ветвь ремня – толкающая. Каждый шкив состоит из двух половинок – усеченных конусов. Половинки одного шкива подпружинены, второго – передвигаются по оси с помощью гидропривода, играющего роль центробежного регулятора. Тем самым плавно изменяется передаточное отношение.

Управляют этой коробкой только гидравлические устройства. С одной стороны, стали не нужны сложные электронные компоненты. С другой – перенастроить характеристики «коробки» очень сложно: придется залезать внутрь, изменять настройки золотников, сечение масляных каналов и т. п.

Для снижения крутильных колебаний в трансмиссии маховик двигателя оснащен демпфером. Сцепление – многодисковое, в масляной ванне, с гидравлическим «самоуправлением». С вариатора крутящий момент передается в редукторную часть – на промежуточный вал, коробку дифференциала и через приводы на колеса. Планетарная передача оснащена тормозом (многодисковым, как и сцепление), который обеспечивает коробке реверс, а автомобилю – задний ход. Режим пониженной передачи блокирует перемещение конусов и, соответственно, изменение передаточного отношения.

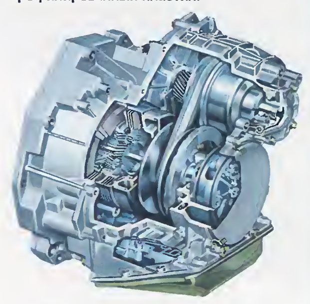
У селектора всего пять положений – «P – паркинг», «N – нейтраль», «R – реверс (задний ход)», «D – движение» и «L – пониженная».

ОДНОЙ ПРАВОЙ

Уже после нескольких километров пробной поездки стало ясно, что впечатления несколько отличаются от езды с традиционным «автоматом».

Схема выбора режима такая же, как на гидромеханических АКП.

Толкающий ремень состоит из набора профилированных пластин.



Вариатор ZFST проще и дешевле, чем традиционная гидромеханическая коробка.

Схема автоматической трансмиссии CVT1:
1 – сцепление; 2 – планетарная передача; 3 – блок управления; 4 – масляный насос; 5 – первичный вал; 6 – вторичный вал; 7 – толкающий ремень; 8 – дифференциал.

Ползущий режим (в положении «D» даже без газа на колеса передается некоторый момент, и автомобиль потихоньку идет вперед) здесь более активный, чем на машине с гидротрансформатором. Чтобы удержать «Калину» на месте, тормоз приходится слегка прижимать. Автомобиль при этом нетерпеливо дрожит.

В движении «Калина» реагирует на добавление газа с ощутимой задержкой. А вот при сбросе ведет себя необычно: в первые мгновения кажется, будто колеса и мотор разъединились. Через какое-то время трансмиссия будто спохватывается: «Ах, ты хотел притормозить мотором!». И «подключившийся» к колесам двигатель помогает плавно снижать скорость. Но если даже кратковременно нажать на тормоз (как бы обозначить желание снизить скорость), то торможение двигателем будет весьма интенсивным.

В положении «L» «Калина» едет заметно медленнее – чувствуется низшая передача в трансмиссии, и торможение двигателем стало более эффективным. Такой режим удобен при больших нагрузках, неторопливом движении или на горной дороге.

РАЗНЫЕ ПРОГРАММЫ

Вдоволь накатавшись по городским улицам (на них ярче видны достоинства «автомата»), накручиваю несколько десятков километров по шоссе. Полученные впечатления мало-помалу выстраиваются в систему. Оказывается, у этой машины есть целый набор «программ», позволяющих двигаться в разных режимах.

Пробуем ехать скромно-лениво. Акселератор жмем слегка – не более чем на четверть хода. «Калина» разгоняется, но стрелка тахометра стоит на отметке 1800 об/мин. Разгон плавный, а темп его достаточен, чтобы без труда удерживаться в плотном городском потоке. Так можно разогнаться до 70–80 км/ч.

Хотите более интенсивно? Пожалуйста! Трогаемся вновь, но теперь педаль газа нажимаем примерно на половину хода. Мотор держит 2300. Ощущения сходные – двигатель удерживает взятую ноту, а передаточное отношение вариатора плавно уменьшается. Только разгон уже более динамичный, и скорость достигает 100–110 км/ч.

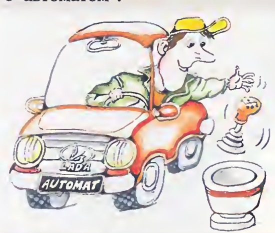
И в первом, и во втором режиме, если необходимо резко ускориться, достаточно утопить акселератор в пол. Разгон весьма схож с режимом «кик-даун» в гидромеханической автоматической коробке. Мотор выходит на высокие обороты (они зависят от степени открытия дросселя), и передаточное число вариатора резко увеличивается, обеспечивая интенсивный разгон. Здесь «Калина» во многом выигрывает у соседей по дороге – ведь поток мощности к ведущим колесам не прерывается, как на «механике» при переключении передач.

Режим интенсивного разгона пригоден и для троганья с места, а безошибочно реализовать максимальную мощность сумеет даже новичок – нужно лишь нажать на газ. Словом, двухпедальная «Калина» придется по душе среднему водителю, не разочарует тех, кто любит динамичную езду, а женщины от нее наверняка будут в восторге!

Впрочем, о перспективах вариаторной «Калины» говорить рано: появится спрос – будет и предложение. Благо конструктивные решения уже существуют. Остается лишь воплотить их в жизнь, пусть даже мелкими сериями. Тогда и станет известна настоящая цена вопроса, а пока весь «пакет», включая систему охлаждения масла и управление вариатором, стоит около 80 тысяч рублей. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Купили бы вы российскую машину с «автоматом»?



8% *да, при первой возможности*

70% *да, но только с импортным*

22% *нет, не вижу от него пользы*

ТРИ ИСТОЧНИКА ПОПУЛЯРНОСТИ

АНТОН ЧУЙКИН. ФОТО АВТОРА И GM

Конечно, я и раньше знал, что «Дженерал моторс» – самый большой автомобильный концерн в мире. И что ему принадлежит не один десяток марок. Но одно дело – знать, другое – прочувствовать, что называется, на собственной шкуре. Программа презентации новых моделей «Джи-Эм» удивила: в аэропорту нас будет ждать нечто по имени «Шевроле-Нубира Стэйшн Вэгон», с утра на следующий день предлагают прокатиться на открытом «Опеле-Тигра Твин Топ», а потом пересесть в дизельный СААБ 9-3, чтобы вернуться в тот же аэропорт. Чуть больше суток на три очень разные… даже не модели, а марки. Дальше напрашивается стандартная фраза: их объединяет…

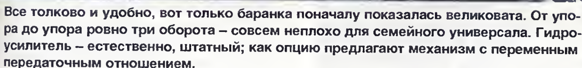
Ни черта их не объединяет! И возможно, это самое сильное качество непобедимого концерна: вы взрослеете, меняете имидж, богатеете, обзаводитесь внуками, покупаете очень, очень отличающиеся друг от друга автомобили. Но в конечном счете всю жизнь остаетесь верны одной компании. Вам даже не обязательно об этом знать – просто «Джи-Эм» в состоянии предложить машину поистине на любой вкус.

В ХОРОШЕМ СМЫСЛЕ – ШИРПОТРЕБ

Новейший универсал «Нубира» – плод совместного предприятия «Джи-Эм-Дэу». Как и положено детищу концерна, который раскинул сеть по всему миру, он настоящий космополит: сборку ведут в Южной Корее, один из моторов привозят из Австралии, коробку-«автомат» предлагает немецкая ZF, дизайн разрабатывали с оглядкой на итальянцев Пининфарину и Джуджаро (они работали над предыдущими моделями «Дэу»); наконец, маркой поделилась Америка. Собственно, «Нубира» как раз из тех «шевроле», которые выдает только золотой крест на радиаторе, но отнюдь не черты характера.

Практичный универсал, заводной купе-кабриолет и престижный спорт-седан. Со столь широкой модельной программой концерн «Джи-Эм» всегда будет обеспечен спросом.

На ходу универсал совершенно заурядем – и это вовсе не недостаток. Что вы можете сказать о своей шариковой ручке? О фотоаппарате-«мыльнице»? О скрепке? У этих предметов всего одна простая функция. Также и «Шевроле-Нубира» сделан ради одной задачи – доставлять своего хозяина и его семью с поклажей из пункта А в пункт Б, и сделан хорошо. Ничего иного – скажем, рафинированного удовольствия от езды или, упаси бог, эстетического наслаждения внешностью от него не требуется.



Все толково и удобно, вот только баранка поначалу показалась великовата. От упора до упора ровно три оборота – совсем неплохо для семейного универсала. Гидроусилитель – естественно, штатный; как опцию предлагают механизм с переменным передаточным отношением.

Нет, разумеется, я поставил в блокноте несколько плюсов и минусов. Например, машина шумновата после 110–120 км/ч. Хотелось бы большей четкости в работе сцепления. Порадовал немалый дорожный просвет. Понравилось просторное заднее сиденье (автомобиль лидирует в классе). Но все это только фон для общего впечатления – удобный, практичный универсал, от которого получишь ровно то, что ожидаешь, и ни грамма больше.

Не зря его долго тестировали на дорогах Англии, по мелочам улучшая конструкцию – чуть жестче пружины, чуть тоньше стабилизатор... Впервые садишься за руль – и уже через полчаса после старта тебя перестает увлекать процесс управления, все знакомо и понятно. И стало бы совсем скучно, если бы не два вопроса.

Первый – как его зовут? Похоже, «Джи-Эм» не слишком нравится имя «Дэу», что подтверждает, например, явная экспансия марки «Шевроле». Хозяин-барин, пусть будет «Шевроле». Новый универсал сначала хотели назвать

Очень немаленький багажник укомплектован сетками и мягкой шторкой. Его объем – 400 л, к которым добавится еще тысяча, если сложить заднее сиденье. Оно разделено в пропорции 40:60.

Под полом багажника, который, кстати, фиксируется упором, что твой капот, найдете нехитрый инструмент, аптечку и полноценную запаску.

Перед осью поперек расположен 1,6- или 1,8-литровый мотор. Ничего выдающегося в конструкции: чугунный блок, два распредвала с приводом зубчатым ремнем, многоточечный впрыск. Задача этого агрегата – не удивлять, а просто трудиться, не привлекая внимания.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CHEVROLET NUBIRA STATION WAGON	1,6 MT5	1,8 MT5	1,8 AT4
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4580		
ширина	1725		
высота	1460		
база	2600		
колея спереди/сзади	1480/1480		
Радиус поворота, м	5,2		
Снаряженная масса, кг	1250	1280	1305
Полная масса, кг	1765	1795	1815
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	10,4	11,9
Макс. скорость, км/ч	187	194	184
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/ 60		
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:			
загородный цикл	6,3	6,2	6,9
городской цикл	10,3	9,8	12,5
смешанный	7,8	7,5	9,1
Кузов	**универсал**		
Количество дверей	5		
Число мест	5		
Объем багажника (VDA), л	400/1410		
Двигатель	**бензиновый, Евро III**		
Расположение, число цилиндров	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см^3	1598	1799	
Степень сжатия	9,5	9,8	
Мощность, кВт/л. с.	80/ 109	90/ 122	
при об/мин	5800	5800	
Крутящий момент, Н·м	150	165	
при об/мин	4000	4000	
Трансмиссия			
Привод	на передние колеса		
Коробка передач	M5		A4
Передаточные числа:			
I	3,82	3,55	2,72
II	2,16	2,16	1,49
III	1,48	1,48	1,00
IV	1,13	1,13	0,72
V	0,89	0,89	–
з.х.	3,33	3,33	2,53
Главная передача	3,722		3,95
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая		
Рулевое управление	с гидроусилителем		
Тормоза:	гидравлические с ABS		
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/55R15		

«Лацетти», потом склонились к «Нубире» – все потому, что седан «Нубира», доставшийся в наследство от «Дэу», неплохо продается. Впрочем, хэтчбек «Лацетти» – тоже. Итого, есть «Нубира», «Лацетти» и «Нубира-Стэйшн Вэгон» – все они базируются на одной платформе J200.

Чтобы вас окончательно запутать, упомяну, что машина, о которой мы сейчас говорим, выходит на польский рынок под именем «Лацетти-Стэйшн Вэгон». А в Китае на базе «Лацетти» выпускают… «Бюик-Эксел».

В общем, налицо некая неупорядоченность – еще существуют модели «дэу», их сменяют «шевроле», названия путаются… Остается надеяться, что это никак не повлияет на сбыт и послепродажное сопровождение… как бишь ее… «Нубиры»!

Сколько стоит? Для автомобиля, претендующего на высокое звание «ширпотреб» (ей-богу, без всякой иронии), вопрос ключевой. Цена становится той самой изюминкой, которой, что уж греха таить, машине (или мне?) недостает в технике.

Стоимость базовой версии «Шевроле-Нубира» довольно привлекательна – 15 тысяч евро. За столько машину будут покупать в Европе. Для России цена пока не определена – продажи начнутся к концу года, тогда и посмотрим на ценник в рублях. Автомобиль появится в салонах дилеров «Джи-Эм», а компанию ему вскоре составят следующие новинки – трехдверный «Калос», «Шевроле-Нива» и новый «Матиз».

Но это – дело будущего, а здесь уже порыкивает мотором «Тигра», приглашая… поиграть?

40:40:20

«Опель» внимательно следит за предпочтениями клиентов: яркая, экспрессивная «Тигра» появилась не случайно, а заняла свое, строго определенное место в «портфолио» фирмы. В ближайшем будущем гамма моделей «Опель» будет на 40% состоять из классических автомобилей с кузовом седан или универсал. Еще 40% займут последние изобретения дизайнеров, объединяющие достоинства больших машин в относительно малом объеме – речь, например, о «Мериве». Наконец, 20% – это неординарные, «непрактичные» модели вроде новой «Тигры». Соотношение 40:40:20 фирма называет формулой успеха.

20 ПРОЦЕНТОВ ИГРЫ

Вереница черных, серебристых и голубых машинок выкатилась за город и тут же рассыпалась: почти каждый съезд с «ландштрассе» оккупировали журналисты и принялись баловаться крышами своих «тигр». Хитрая кинематика просто завораживает: вжик, щелк, крыша пополам, багажник приоткрылся – готово! Управляешь механическим чудом, нажимая кнопку на подлокотнике водительской двери. Их там четыре одинаковых: пара командует стеклоподъемниками, одна багажником, одна крышей, так что поначалу легко перепутать.

Багажник, кстати, открывается в две стороны: передняя часть поднимается, чтобы выпустить крышу, а для приема багажа крышка распахнется традиционным способом. Только не стоит потом нажимать на нее руками: тут все на электричестве. Немного непривычно и оттого неудобно, зато богато! Для поклажи фирма предлагает набор стильных саквояжей по форме багажных отсеков – и основному, и дополнительному 70-литровому за спинками сидений.

Весь процесс занимает около 18 с: ставим машину на ручник, включаем зажигание, нажимаем клавишу на подлокотнике водительской двери и... все, потом остается только повернуть два фиксатора на рамке ветрового стекла. Поднятые стекла сами собой немного опускаются, давая крыше встать на место, а затем входят в верхние уплотнители. Кабриолет превращают в купе и обратно 4 гидроцилиндра, 5 электромоторов, 18 датчиков и хитрый механизм: он складывает части крыши в багажнике не стопкой, а компактным параллелограммом. Благодаря этому «Тигра» обладает чемпионским объемом для поклажи: 250 л в открытом варианте и 440 л (!) с поднятой крышей.

OPEL TIGRA TWINTOP

Как любому открытому автомобилю, «Тигре» резонно предъявить повышенные требования в части безопасности. Ей есть чем ответить: мощная дуга за головами седоков, крепкие усилители кузова, поднявшие жесткость на кручение почти до 9000 Н·м/градус, четыре подушки, ремни с пиропатронами-преднатяжителями и ограничителями усилия. Не забыли и о мелочах, например, красивый и дорогой передний бампер крепится к кузову через «крэш-боксы» – деформируемые алюминиевые элементы, которые после неаккуратной парковки легко и дешево заменить новыми. И в головной оптике тоже есть легкосъемные элементы, чтобы владелец не разорялся на целую фару.

Хватит о вещах, поехали дальше – разумеется, в кабриолете! Ветер играет ремнем при опущенном боковом стекле, но не создает навязчивого шума. Солнце без всяких препятствий ласкает лицо – чувствуешь такое единение с машиной и окружающим миром одновременно, что эмоции просто захлестывают. Надо обладать железной выдержкой, чтобы ездить в «Тигре»-купе, зная, как преображает действительность всего одно нажатие кнопки!

Оба двигателя, 1,4 и 1,8 л, настроены так, чтобы ваш маленький праздник продолжался подольше. Приятно удивила живость меньшего мотора: даже на фоне более мощного собрата он проигрывает разве что при троганье, а после 2 тысяч оборотов вполне уверенно отвечает на ваши запросы. Пока носились туда-сюда, прицеливаясь в узкие съезды с шоссе, успел оценить четкую работу тормозов: без особой тренировки можно на спор осаживать машину с очень хорошей скорости точно на выбранной линии.

Увы, действие транквилизатора не продолжается вечно, и вот уже начинаешь замечать мелкие недостатки. Бликует центральный дисплей, пугает при посадке угол рамки ветрового стекла, на неровностях погромыхивает в багажнике крыша, туговат при парковке руль. Но главный недостаток автомобиля в ином. Он – все же игрушка… Тигра, я не могу быть твоим Кристофером Робином!

Впрочем, это откровения россиянина, а для Европы «Опель» выдвигает концепцию 40:40:20 (о ней – на плашке), которой, верю, когда-нибудь станем соответствовать и мы. А сейчас, немного стесняясь собственных эмоций, с облегчением приглашаю в солидный автомобиль, последний в программе презентации.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

OPEL TIGRA TWINTOP	1,4	1,4 Easytronic	1,8
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		3921	
ширина		1685	
высота		1364	
база		2491	
колея спереди/сзади		1429/1420	
Радиус поворота, м		5,3	
Снаряженная масса, кг	1235		1265
Полная масса, кг	1450		1480
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,4	13,4	9,4
Макс. скорость, км/ч	180	178	204
Топливо/ запас топлива, л		АИ-95/ н. д.	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:			
загородный цикл	5,0	4,9	5,8
городской цикл	8.1	8,0	10,9
смешанный	6,1	6,0	7,7
Кузов		купе-кабриолет	
Число мест		2	
Объем багажника, л		250/440	
Двигатель		бензиновый, Евро IV	
Расположение, число цилиндров		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³	1364		1796
Степень сжатия	10,5		10,5
Мощность, кВт/ л. с.	66/ 90		92/ 125
при об/мин	5600		6000
Крутящий момент, Н·м	125		165
при об/мин	4000		4600
Трансмиссия			
Привод		на передние колеса	
Коробка передач	М5	А5	М4
Главная передача	3,74	3,94	3,74
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади		независимая	
Рулевое управление		реечное с электроусилителем	
Тормоза:		гидравлические с ABS	
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин	185/60R15		205/50R16

Яркие элементы интерьера – принадлежность самой недорогой из трех возможных комплектаций «Тигры». За доплату вы можете получить антрацитовый интерьер… хотя я бы этого делать не стал, с цветом веселее.

SAAB 9-3 SPORT SEDAN

ПЕРВЫМ КЛАССОМ – В ЭКОНОМ

К хорошему быстро привыкаешь, и вот, пролетая левым рядом автобана, я уже всерьез убеждаю себя, что нашел идеал. На фоне вчерашней бюджетной «Нубиры» и утренней несерьезной «Тигры» СААБ воспринимается как достойный автомобиль, в котором путешествуют обеспеченные интеллектуалы. Мне комфортно и покойно.

Даже чересчур покойно, если вспомнить, что СААБ придумал собственный тип транспортного средства – спорт-седан 9-3. Так вот, дизель, конечно, великолепен, но я не буду рассыпаться в похвалах этому 1,9-литровому мотору. Если вы думаете, что сейчас я скажу – спортивных дизелей не бывает, то ошибаетесь. Не бывает спорт-седанов с автоматической трансмиссией, и модель 9-3 это доказывает. Серебристый СААБ вполне достойно разгоняется, но все-таки не быстрее, чем просто седан…

В интерьере СААБа немало фирменных черт: и ключ зажигания между передними сиденьями, и передняя панель, развернутая на водителя, и самолетные мотивы… Теперь к характерным признакам добавилась кнопка голосовых команд на спице руля. Нажмите ее, скажите «плиз, хелп» – и к вашим услугам голосовое меню управления «музыкой», навигацией, телефоном.

На модели 9-3 СААБ представляет второе поколение активных подголовников SAHR, которые работают по принципу рычага. Новая конструкция защищает шею от «плетевых» травм при ударе сзади уже на небольшой скорости. Пассажир сам активирует подголовник, нажимая «пятой точкой» спусковой крючок в нижней части спинки, так что подголовник начинает двигаться навстречу голове. Устройство автоматически принимает начальное положение после удара и готово к новым подвигам.

Спортивную динамику данному шведскому седану сообщает итальянский дизель. Он разработан подразделением GM-FIAT Powertrain и производится в Италии. Смесь Скандинавии и Апеннин получилась зажигательной.

Тем временем доехали до пункта пересадки – нет, пока не в самолет. Перед нами – такой же СААБ, только ярко-красный и с механической шестиступенчатой коробкой.

Ого!!! Чуть замешкавшись на старте, мотор перевалил за две тысячи оборотов и придал машине столь великолепное ускорение, что я вновь вспомнил о спорт-седане. На второй передаче колеса оставляют на асфальте черный след! Если не торопишься, передачи можно перебирать через одну – мотор вполне справится. Или щедро дать газ и отщелкать все шесть положений рычага, чтобы почувствовать – этот дизель нельзя перехвалить!

Остается только сожалеть, что сотня километров до аэропорта промелькнет быстро, и нам придется пересесть в эконом-класс «Боинга», попрощавшись с первым классом дизельного СААБа… □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SAAB 9-3 SPORT SEDAN	1,9 TiD M6	1,9 TiD A6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4635	
ширина	1762	
высота	1466	
база	2675	
колея спереди/сзади	1524/1506	
Радиус поворота, м	5,4	
Снаряженная масса, кг	1510–1610	
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,5	11,0
Макс. скорость, км/ч	210	210
Топливо/ запас топлива, л	дизельное/ 61	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:		
загородный цикл	4,9	н.д.
городской цикл	7,7	н.д.
смешанный	5,9	7,2
Кузов	**седан**	
Количество дверей	4	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	425	
Двигатель	**дизельный, Евро IV**	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1910	
Степень сжатия	17,5	
Мощность, кВт/ л. с. при об/мин	110/ 150 4000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	315 2000–2750	
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	M6	A6
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая многорычажная	
Рулевое управление	с гидроусилителем	
Тормоза:	гидравлические, с ABS	
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	

ПЛОДЫ СЕЛЕКЦИИ

МАКСИМ САЧКОВ

Toyota Prius

Пройдет немало времени, пока машины с «нулевым выхлопом» – например, водородомобили – окончательно вытеснят предков с бензиновыми и дизельными моторами. А пока выпускают продукты переходного периода – так называемые гибриды. В паре с двигателем внутреннего сгорания работает электромотор: он дает прибавку мощности и крутящего момента, помогает экономить топливо и существенно улучшает экологические показатели.

Число таких моделей растет. В нашей виртуальной дуэли сошлись два основоположника гибридного движения. «Тойота-Приус» живет уже во втором поколении – первая версия дебютировала в 1997 году, став пионером серийной гибридизации в мире.

Двумя годами позже вышла «Хонда-Инсайт». Концепции японских машин в общем сходные, но реализованы по-разному.

В ЦАРСТВЕ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

Полуторалитровый бензиновый двигатель «Тойоты», разработанный специально для «Приуса», действует по циклу Аткинсона. Геометрическая степень сжатия 13,5 по сравнению со многими двигателями с традиционным циклом Отто очень высокая. Чтобы не допустить разрушительной детонации, впускной клапан закрывают значительно позже нижней мертвой точки, «выплевывая» часть свежего заряда обратно во впускной коллектор. Получается, что для сжатия смеси поршень использует только часть своего хода, а на такте расширения – весь. Это выгодно с точки зрения полноты сгорания смеси и позволяет получить лучшие экологические показатели и экономичность.

Фазы газораспределения регулирует известная по другим моторам «Тойоты» система VVT. Блок управления в зависимости от нагрузки и оборотов рассчитывает оптимальное время открытия и закрытия клапанов и отдает команду гидравлическим поворотным устройствам, вращающим распредвалы. Для двигателя «Приуса» конструкторы максимально облегчили поршни, подобрали пружины клапанов с оптимальной жесткостью, установили систему выпуска с минимальным противодавлением. Большинство конструктивных решений, конечно, перешло от предшественника – мотора первого поколения. Новым двигателем управляет компьютер с 32-битным процессором.

«Хонда», разрабатывая мотор для «Инсайта», также ставила во главу угла экономию топлива и экологию. Конструкторы постарались не только изыскать высокотехнологичные материалы, дабы снизить общий вес агрегата и потери на трение, но и сократить количество деталей. Например, многоклапанная конструкция (по четыре на цилиндр) обходится одним распредвалом

В «Приусе» справа от руля – джойстик управления гибридной установкой.

В «Инсайте» перед глазами водителя – дисплей гибридной установки и другие электронные приборы.

в постели головки блока. Кстати, для снижения трения на коромыслах установили ролики, а на юбки поршней нанесли антифрикционное покрытие. Разработчики заявляют, что таким образом потери мощности удалось сократить на 30%. Для облегчения конструкции масляный картер, а также корпуса блоков управления изготовили из магниевого сплава, который примерно на треть легче алюминиевого. Некоторые детали двигателя, в частности впускной коллектор и крышка головки блока, сделаны из композитных материалов.

Динамические характеристики двигателя «Хонды» улучшает система регулировки фаз VTEC. Реализовать «в железе» многие любопытные решения заставила и экология. Например, выпускной коллектор объединен с головкой блока. Отработавшие газы быстрее прогревают нейтрализатор, а значит, при холодном пуске вредные выбросы меньше загрязняют атмосферу. Неразборная конструкция позволила выиграть и в весе. Кроме того, для экономии топлива на режимах малой и средней мощности двигатель работает на обедненных смесях, при сгорании которых выделяются окислы азота. Улавливать

Honda Insight

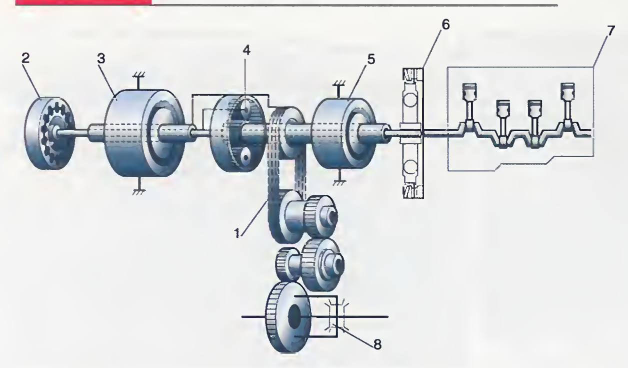


Схема гибридной установки «Приуса». Момент идет на колеса через планетарную передачу, объединяющую основные агрегаты. Бензиновый двигатель связан с водилом, электромотор – с коронной шестерней, а генератор – с солнечной: 1 – бесшумная приводная цепь; 2 – масляный насос; 3 – электромотор; 4 – планетарная передача; 5 – генератор; 6 – трансмиссионный демпфер; 7 – бензиновый двигатель; 8 – дифференциал.

Под капотом «Приуса» второго поколения – модернизированная гибридная установка Hybrid Synergy Drive, которая на 15% экономичнее предшественницы. Средний расход – 4,3 л/100 км.

их – дело дополнительного NO_x-нейтрализатора.

ПЛЮС КИЛОВАТТЫ

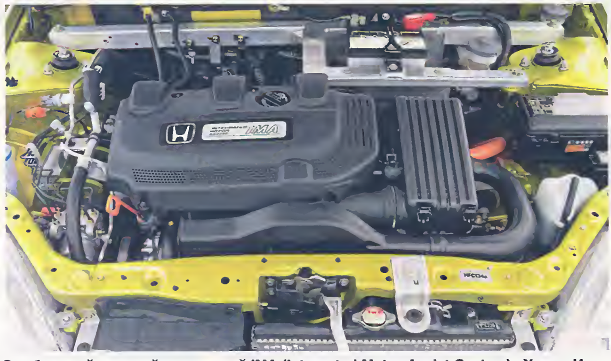
Бензиновый двигатель мощностью 57 кВт в одиночку не смог бы обеспечить достойные динамические характеристики «Приуса». В паре с ним работает 50-киловаттный электромотор переменного тока. В отличие от гибридной установки первого поколения, здесь электрический двигатель играет уже не вспомогательную, а главенствующую роль. Автомобиль трогается на электротяге даже при довольно динамичном разгоне. Бензиновый агрегат вступает в работу намного позже. При средних скоростях и на некоторых режимах – в основном, когда двигатель внутреннего сгорания работает в неоптимальном диапазоне оборотов, электромотор также берет на себя основную нагрузку.

Любопытно, что водитель, нажав кнопку EV (Electric Vehicle – электрический автомобиль) на панели приборов, может задать режим, при котором двигатель внутреннего сгорания вообще не включится. С полностью заряженными аккумуляторами «Приус» проезжает лишь «на электричестве» до 2 км со скоростью не более 50 км/ч.

Коробки передач как таковой у гибридной «Тойоты» нет. Электрический и бензиновый двигатели, а также стартер-генератор соединены планетарной передачей, момент от которой через редуктор (отношение 4,11:1) идет на колеса. Согласовывает работу трансмиссии управляющий блок, отдавая команды исполнительным механизмам планетарной передачи, подтормаживающим нужные шестерни.

«Хонда» придерживается иной схемы. Электромотор мощностью 7 кВт лишь помогает двигателю внутреннего сгорания и в одиночку не работает. Как и у «Приуса», на остановках бензиновый мотор глохнет, не растрачивая понапрасну топливо и не загрязняя атмосферу. Чтобы его пустить, достаточно выжать сцепление и включить первую передачу.

Бесщеточный электромотор переменного тока у «Хонды» компактнее и легче «тойотовского». Узкий 60-миллиметровый корпус установлен между двигателем и коробкой передач (на выбор – механическая пятиступенчатая или вариатор). На разгоне электромотор подкручивает коленвал, а при торможении действует как генератор, преобразуя механическую энергию в электрическую и отдавая ток металлогидридной батарее, расположенной в полу



С гибридной силовой установкой IMA (Integrated Motor-Assist-System) «Хонда-Инсайт» расходует 3,4 л/100 км, уровень выбросов перекрывает требования Евро IV.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	TOYOTA PRIUS	HONDA INSIGHT
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4450	3945
ширина	1725	1695
высота	1490	1360
база	2700	2400
колея спереди	1505	1435
сзади	1480	1325
Снаряженная масса, кг	1250	840
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,9	12
Макс. скорость, км/ч	170	180
Кузов		
Количество дверей	5	3
Число мест	5	2
Двигатель	гибридная силовая установка	
Бензиновый		
Расположение, число цилиндров	Р4	Р3
Число клапанов	16	12
Рабочий объем, см^3	1496	995
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	57/77 5000	56/76* 5700
Крутящий момент, Н·м при об/мин	115 4200	113* 1500
Электромотор		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	50/68 1200–1540	–
Крутящий момент, Н·м при об/мин	400 0–1200	–
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	планетарная передача	М5 или А
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Размер шин	195/55R16	165/65R14

*Суммарные показатели бензинового и электрического моторов.

за сиденьями. По емкости и габаритам она меньше, чем у «Приуса». Но ведь электродвигатель «Тойоты» в несколько раз мощнее. Зато, в отличие от «Приуса», при выходе из строя электромотора на «Инсайте» можно ехать на бензиновом двигателе.

ПОВАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЯ

Одна из основных задач, которую ставили перед собой разработчики гибридов, – сделать авто ни по внешнему виду, ни по динамическим качествам не отличающимся от «нормальных» машин. Гибрид должен выделяться дружелюбием к окружающей среде и скромным расходом топлива. По расчетам «Хонды», на долю гибридного агрегата приходится примерно 65% сэкономленного бензина. А где остальные 35%?

Разработчики «Инсайта» старались максимально облегчить машину. Снять лишние килограммы смогли не только с компактного силового агрегата. Двухместный кузов – алюминиевый, за исключением некоторых деталей из почти невесомых композитных материалов. Стальное «платье» оказалось бы почти на 40% тяжелее.

Инженеры «Тойоты» тоже понимали: лишний вес – напрасно потерянные литры бензина. Поэтому «гибридным» сделали и кузов из высокопрочных облегченных стальных, алюминиевых и композитных деталей. Конечно, феноменальных результатов «Хонды» «Тойоте» достигнуть не удалось. Однако не стоит забывать, что «Инсайт» меньше, да и в салоне всего два места, а в «Приусе» усядутся пятеро.

При разработке кузовов, естественно, огромное внимание уделили аэродинамике. «Облизали» все, что можно, а днища автомобилей сделали абсолютно плоскими. На «Инсайте» даже закрыли задние колеса щитками. Результат: C_x «Хонды» – 0,25, «Тойоты» – 0,26.

Сэкономить бензин помогают узкие шины с низким сопротивлением качению. Особенно необычен размер «обуви» «Приуса». Усилители рулевого управления гибридов – электрические. Они не забирают у двигателя лишние силы и не растрачивают вхолостую драгоценное топливо. По этой же причине компрессор кондиционера «Приуса» тоже приводится электромотором.

Пора подводить итоги первого этапа гибридизации. С технической точки зрения «Тойота» интереснее. Недаром при разработке первого «Приуса» было выдано 300 патентов, а второго – 530. Некоторые крупные фирмы уже купили у «Тойоты» лицензии. «Хонда» сильна в другом – «гибридные» компоненты более компактны и легки.

Обе концепции жизнеспособны. Выпуск «приусов» растет, а «Хонда» делает уже несколько моделей с гибридными установками. Очевидно, союз электричества и бензина будет крепнуть. А объем топливного бака станет интересовать нас не больше, чем емкость аккумуляторных батарей. □

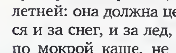
СЛОМЯ ГОЛОВУ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

Зима для автомобилиста – нелюбимая пора. Под колесами зыбкая коварная стихия – снег, лед, мокрая каша. Ошибки обходятся дорого – сводки ДТП тому подтверждение. Но на мощных авто быстро ездить хочется не только летом, вопрос – насколько безопасно? Попробуем найти ответ вместе с разработчиками скоростных зимних шин «Соттодзеро».

ФОКУС АСИММЕТРИИ

Требования к зимней шине куда разнообразнее, чем к летней: она должна цепляться и за снег, и за лед, грести по мокрой каше, не всплывать на воде и не пасовать на сухом асфальте. В сложном рисунке протектора новой покрышки каждый элемент отвечает за свой участок работы (рис. 1). «Соттодзеро» словно собрана из двух шин.



От наружной, более узкой части протектора зависит поведение под нагрузкой (в поворотах, на сухом асфальте) – ее структура более жесткая. Внутренняя, широкая часть испещрена наклонными канавками – она более податливая и работает «внутри» поворота и на снегу.

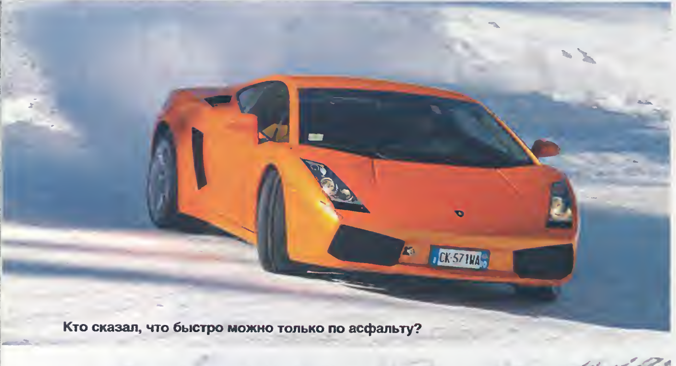
Добавки кремнезема к резиновой смеси улучшают сцепные свойства и износостойкость покрышки. Есть они и в «Соттодзеро». Но их связь с основным полимером стала прочнее – химикам удалось заменить непрочные связи между молекулами серы связями сера-углерод (рис. 2).

С АЛЮМИНИЕВОЙ НАЧИНКОЙ

Двойная структура у «Соттодзеро» не только в ширину, но и в глубину: под верхним слоем мягкой резины – жесткое основание (рис. 3), это

Рисунок Sottozero несколько отличается в зависимости от размера: на широких покрышках появляется второе «центральное» ребро.

Рис. 1. Наружная часть протектора: 1 – три (для малых размеров две) продольные канавки отводят воду; 2 – шашки, разделенные канавками с разным наклоном, образуют «центральные» ребра, отвечающие за стабильность на сухих покрытиях; 3 – волнообразные разрезы с перемычками улучшают сцепные свойства в боковом направлении и снижают шум.
Внутренняя часть протектора: 4 – большие диагональные канавки для снижения шума, сопротивления качению и улучшения сцепных свойств; 5 – сеть узких поперечных и диагональных канавок для лучшего сцепления на снегу; 6 – волнообразные прорези дают хорошее сцепление при разгоне и торможении на снегу.



Кто сказал, что быстро можно только по асфальту?

Для презентации Sottozero итальянцы выбрали горы – но аргентинские, где нечищеных дорог, надо полагать, куда больше, чем на родине.

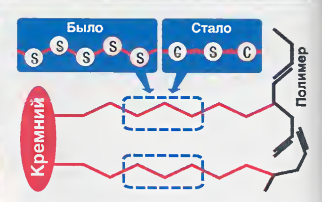


Рис. 2. Связи между резиной и добавками кремнезема (красные зигзагообразные линии) стали прочнее: было – типовая смесь со связями «сера-сера», стало – в Sottozero более прочные связи «сера-углерод».

Рис. 3. Под мягким поверхностным слоем резины – жесткое основание.

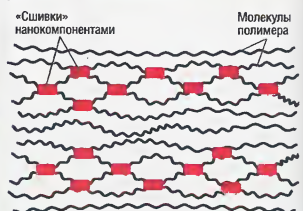


Рис. 4. Нанокомпоненты (силикаты алюминия и магния) «сшивают» молекулы полимера, улучшая характеристики базового слоя шины.

для быстрых и точных реакций шины на действия водителя. Впрочем, слои разной резины – сегодня уже не новинка. Изюминка в другом. Итальянским шинникам удалось заметно уменьшить влияние температуры на модуль упругости резины. Каждый водитель знает, что резина дубеет на морозе и размягчается в жару. А нужно как раз наоборот! Выправить характеристики помогли металлоорганические добавки – силикаты алюминия и магния. Их назвали модным нынче словом «нанокомпозиты». Действуют они именно в нанометровом масштабе: образуют ионно-ковалентные связи между молекулами полимера, менее подверженные температурным влияниям, чем чисто ковалентные. Добавки вводят в резину послойно, поэтому они образуют своеобразный пирог – «армированные» слои перемежаются «связующим» (рис. 4). Результат: несмотря на название (Sottozero в переводе означает «ниже нуля»), новые зимние шины обыгрывают летние по всем основным показателям вплоть до +7°C даже на сухом асфальте!

РАЗМЕР XXXL

Новые шины можно отнести к суперскоростным даже по летним меркам – немногие могут похвастать индексом V (допустимая скорость до 240 км/ч). Под стать и размер – от 15 до 19 (!) дюймов. Теперь не говорите, что на большие колеса не найти зимнюю резину! А покупатели «Феррари», «Мазерати», «Порше», БМВ и «Ауди» могут получить ее в заводской комплектации. К зиме переобуются в «Соттодзеро» и несколько машин «Ламборгини-Галлардо», поступивших на службу в итальянскую полицию. Несмотря на мягкие зимы, снега в Европе выпадает в избытке. А кое-где в Альпах или Пиренеях он лежит на шоссе даже в мае. Инженеры «Пирелли», конечно, не призывают гонять по льду, как по асфальту, но намекают, что благодаря новым шинам разница в ощущениях уже не столь велика. □

Рис. 5. Рост основных показателей шины Pirelli Sottozero в процентах по сравнению с предыдущей моделью – Pirelli SnowSport.

ТИТАНОПОТАМ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Удивительная страна Америка. Все в ней не так, как в Европе: территория огромная, океанов – целых два, дороги прямые и бесконечные, небоскребы высоченные, ранчо – за день не объедешь, автомобили громадные, мощные, прожорливые. Особая статья – пикапы: метров эдак шесть длиной, на раме, с V-образной бензиновой «восьмеркой» объемом пять-шесть литров. На них ездят и дорожные рабочие, и домохозяйки, и миллионеры, а уж для жилого прицепа или трейлера с катером лучшего буксировщика не сыскать. В нынешнем году победителем престижного конкурса «Пикап года» стал «Ниссан-Титан». Стараниями «серых» дилеров попадают такие автомобили и в Россию – один из них, стоимостью $67 тыс., побывал на нашем тесте.

ПИКАПА МНОГО НЕ БЫВАЕТ

Вблизи «Титан» просто подавляет – обычная легковушка рядом с ним кажется игрушечной. Чего стоят грозно нахмуренные фары – диагональ, как у хорошего телевизора! А еще громадный «кенгурин», обилие хрома, россыпь огоньков над ветровым стеклом – мощь и красота, Шварценеггер и Бандерас! Впрочем, если поставить пикап на свободном пространстве и чуть отойти, можно оценить современный дизайн и плавные линии, которые придают гармоничный и стильный вид автомобилю хозяйственного назначения.

Оснащен он с американским размахом: кожаный салон, пять электрорегулировок сидений (а у водительского еще и с памятью!), кондиционер, полный электропакет, штатные аудио- и видеосистемы, электролюк, регулируемые педальный узел и рулевая колонка, электронный компас, индикатор забортной температуры, пульт управления гаражными воротами. Предусмотрена и система

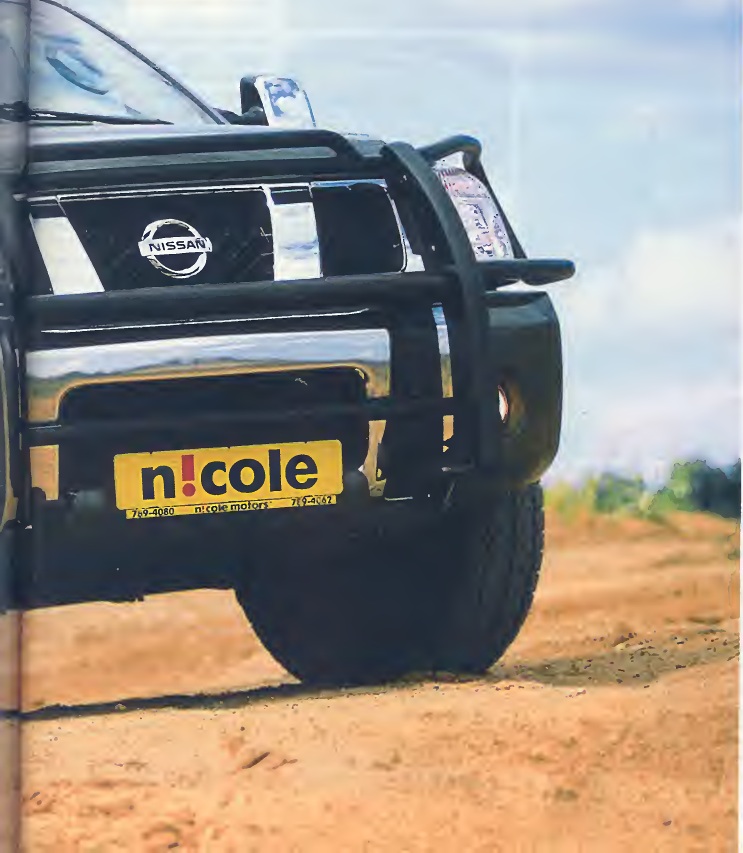
навигации, но это удовольствие не для России. А еще восемь (!) подушек безопасности, дисковые тормоза на всех колесах, ABS, системы стабилизации и противобуксовочная – и все это у грузовика!

Рамный «Титан» выпускают с двумя типами кабин. «Полуторная» King Cab пассажировместимостью 2+3 – с тесным трехместным диванчиком сзади. Тестовый же пикап – с более просторной Crew Cab (дословно, «кабина для экипажа»), которую называют двойной. У нее четыре двери и при полностью отодвинутом назад водительском кресле остается еще сантиметров тридцать до заднего дивана. Вполне, кстати, полноценного – учитывая более чем двухметровую ширину кузова, здесь можно без проблем улечься передохнуть или усадить троих здоровяков, косая сажень в плечах. Только вот спинка расположена ближе к вертикали, чем хотелось бы. А за рулем оказалось неожиданно тесновато – много места съедает массивная консоль между сиденьями. Хотя вполне удобно, а найти «свою» посадку с таким обилием регулировок – лишь вопрос времени.

Впрочем, посмотреть и пощупать такое чудо техники – удовольствие большое, но не полное. Надо прокатиться.

РАССТУПИСЬ, МЕЛЮЗГА!

Звук мотора негромкий, приятный и чуть басовитый. Ногой отпускаем стояночный тормоз (а как же иначе, Америка!) и переводим селектор пятиступенчатой автоматической коробки передач в положение drive. Свершилось! «Титан» плавно покатился по четвертому этажу паркинга. Несмотря на громадную базу в три с половиной метра, съезд по крутой спирали пандуса дался на удивление легко – руль можно вращать одним пальцем, выкручивая передние колеса чуть ли не поперек кузова, а высокая посадка и большие окна позволяют хорошо



NISSAN TITAN

- Полноразмерный пикап, с конца 2003 г. выпускают в г. Кантон, штат Миссисипи.
- Двигатель: бензиновый 5,6 л, 305 л. с.
- Коробка передач: 5-ступенчатая автоматическая. Колесная формула 4x2 или 4x4.
- Комплектации: XE, SE, LE.
- Цена в США: от $22 400.
- Тестовый автомобиль: 305 л. с., комплектация LE, цена в России $67 000.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

NISSAN TITAN

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	5695
ширина	2001
высота	1948
база	3550
колея спереди/сзади	н. д.
Радиус поворота, м	6,7
Снаряженная масса, кг	2290
Полная масса, кг	3005
Время разгона 0-100 км/ч, с	н. д.
Макс. скорость, км/ч	н. д.
Топливо/ запас топлива, л	АИ-92 105
Средний расход топлива, л/100 км	17,2
Кузов	пикап
Количество дверей	4
Число мест	5
Двигатель	бензиновый
Расположение, число цилиндров	V8
Число клапанов	32
Рабочий объем, см³	5552
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	224/305 4900
Крутящий момент, Н·м при об/мин	515 3600
Трансмиссия	
Привод	полный (спереди – подключаемый)
Коробка передач	A5
Раздаточная коробка	2,60
Главная передача	2,94
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	пружинная на двойных поперечных рычагах, стабилизатор
сзади	неразрезной мост на рессорах
Рулевое управление	реечное с усилителем
Тормоза:	гидравлические с усилителем
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер шин	285/70R17
Системы	ABS, EBD, VDC (динамической стабилизации)

Центральная консоль несколько стесняет посадку.

Сзади – три полноценных места, под сиденьями найдется пространство для скарба.

Кроме обычных приборов, есть вольтметр и указатель температуры трансмиссионного масла.

Отсек для инструмента удобно расположен в левом заднем крыле.

чувствовать немалые габариты пикапа.

На запруженных машинами улицах Москвы с непривычки чувствуешь себя слоном в посудной лавке – не придавить бы кого ненароком. Потому двигаешься аккуратно, не спеша, с чувством собственного достоинства. Впрочем, если у светофора оказался на «поул-позишн», можно оттянуться – будоража кровь глухим ревом, триста сил V-образной «восьмерки» легко уносят вперед более чем двухтонный «Титан». Лишь «тракшн-контроль» спасает от пробуксовки незагруженные задние колеса под пустым кузовом. О том, что кто-то может подрезать или затеять силовую борьбу, забудьте – все вмиг стали вежливы и предупредительны... Оно и понятно: кому охота связываться с таким громилой?

Пик удовольствия – загородное шоссе. «Автомат» работает мягко и вполне прогнозируемо, а о переключении передач судим лишь по кивкам стрелки тахометра. Выстрелить без задержки при обгоне проблем нет – здесь особенно видны достоинства мотора большого объема. Акустическому комфорту позавидуют многие легковые автомобили, а стандартный «лежачий полицейский» на скорости около 40 км/ч показался просто дорожным швом. Если забыл сбросить скорость перед съездом на развязку, система динамической стабилизации очень мягко «придушит» мотор и, подтормаживая колеса, аккуратно направит машину в поворот.

А вот и поле – ведь мы на вездеходе как-никак. По старой пашне легко держим 60 км/ч, не испытывая особого дискомфорта – подвеска запросто глотает бугорки. Пот-

ряхивает – да, но «пробить» подвеску на порожнем грузовике практически невозможно. Полный привод здесь не понадобился, а вот система контроля тяги оказалась востребована: без нее мощная машина ерзает кормой на скользкой траве.

Песчаный карьер тоже не стал преградой для «Титана». Здесь, естественно, привод только полный. Передние колеса подключаются жестко, как и у других серьезных вездеходов. На малой скорости в подъемах возникает обычная для гидромеханических трансмиссий проблема с дозированием тяги – колеса то останавливаются при увеличении сопротивления, то срываются в пробуксовку и закапываются в ответ на нажатие акселератора. И хотя момента в моторе – дальше некуда, больше полутысячи ньютон-метров, приходится повернуть селектор раздаточной коробки в положение 4L, умножая подводимый к трансмиссии момент еще на 2,6; скорость, соответственно, на столько же делим. Теперь другое дело – даже на оборотах холостого хода колеса продолжают неспешно вращаться и «Ниссан» с настойчивостью танка штурмует непреодолимые прежде подъемы. Впрочем, переоценивать возможности пикапа не стоит – с такой громадной базой недолго лечь на брюхо на каком-нибудь гребне.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

NISSAN TITAN	
Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Люк	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•/•
Электрозеркала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Электрорегулировки сиденья	•
Подогрев сиденья	•
Круиз-контроль	•
Кожаный салон	•
Кондиционер	•
Аудиосистема	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	8
Цена в России, $	67 000

ИГРУШКА ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

О целесообразности приобретения такого автомобиля можно спорить долго и аргументов «против» привести, наверное, больше, чем «за». Для грузовика – безумно дорог, для вседорожника – тесноват, для города – громоздок, да еще и прожорлив. С обывательской колокольни это железные аргументы. С другой стороны, если доходы позволяют, почему не купить себе такую большую и красивую игрушку просто потому, что хочется? □

Автомобиль на тест предоставлен NICOLE MOTORS, тел. (095) 789-40-80.

Вместимость кузова можно увеличить, откинув задний борт и установив дополнительное ограждение.

РЕЗЮМЕ

Роскошная игрушка для взрослых, практичность которой обсуждать всерьез не приходится.

Богатая комплектация, просторный комфортабельный салон, хорошая шумоизоляция, отличная динамика, энергоемкая подвеска, высокие тяговые возможности.

Тесноватое водительское место, излишне вертикальная посадка на заднем сиденье, значительный расход топлива, большие габариты.

ДОГНАТЬ И ЗАДЕРЖАТЬ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Грозный голос: «Водитель, примите вправо и остановитесь!» – многократно усилен; освещая темную улицу, блестят маячки. Нарушитель жмется к обочине. А если нет, если увеличивает скорость? Автомобиль в правоохранительной раскраске готов тут же сорваться с места и преследовать, преследовать преступника... Многое будет зависеть от водителя, но и машина не должна подвести.

В США около 80% полицейских автомобилей несут эмблему «Форд». Такие машины есть и у служителей порядка в российской столице. Полицейская версия «Краун Виктория» традиционно несет еще имя «Интерсептор». Последняя ее модификация пока из разряда концепт-каров, но уже открывает ближайшие перспективы для американских служителей и... нарушителей закона.

Кинематограф не слишком искажает реальность: почти каждая полицейская машина хоть раз на своем веку участвует в преследовании. А значит, один из главных критериев при выборе авто для полиции – энерговооруженность. «Сердце» «Интерсептора» – 300-сильная «восьмерка» объемом 4,6 л. «Мотор в основе тот же, что мы ставим под капоты обычного «Краун Виктория» и «Мустанга GT», – поясняет шеф-конструктор отдела новых разработок «Форда» Крис Теодор, – но модульная конструкция двигателя позволила добавить мощности, дабы удовлетворить предельно жестким требованиям полиции».

Чтобы не терять силы во время рывка с места или ускорения в потоке, «Интерсептор» сам отключает кондиционер, отбирающий несколько нужных «лошадей». Создатели машины не спешат обнародовать динамические характеристики «Форда», но по неофициальным данным большой тяжелый автомобиль разгоняется до сотни менее чем за 9 с. Подвески усилены, дисковые тормоза, разумеется, «по кругу». Салон

На вооружении полиции английского Уилтшира «хонды-аккорд турер».

«Шевроле-Камаро» в засаде: при необходимости он настигнет нарушителя на скорости до 260 км/ч.

В московской милиции, помимо массовых «жигулей» и «десяток», служат мощные машины, например «Мерседес-Бенц Е430».

На постройку «бомбовой лаборатории» ушло ни много ни мало 5000 человекочасов.

«Форд-Интерсептор» пока концепт-кар, но уже несет раскраску нью-йоркского департамента полиции.

Заявленная максимальная скорость «Ламборгини-Галлардо» свыше 300 км/ч. Держись, нарушитель!

полицейского автомобиля легко отличить от гражданского: задние стекла открыть с заднего сиденья невозможно, да и ручек дверей нет.

«Краун Виктория Интерсептор» готов и к «силовым приемам». Место традиционного переднего бампера занял прочный пластиково-стальной «таран» – им можно упереться в нарушителя, принудив сдаться. Но это все же самый последний вариант сценария. А до него – психологическое давление. На крыше машины – блок проблесковых маячков, есть и мощная сирена. Пара фар-искателей закреплена на наружных зеркалах, а мощные штатные фары дублируют стробоскопы. Не зря остряки прозвали полицейские машины «дискотеками»!

Догнать и обезвредить преступника, конечно же, главное, но часто еще до этого надо обнаружить и вычислить его в толпе. В таких случаях экипаж «охотника», устроив глубокой ночью засаду где-нибудь в сердце Бронкса, будет «пасти» свою цель с помощью камер ночного наблюдения, транслирующих изображение на монитор ноутбука. После задержания видеоматериал будет использован в качестве доказательства.

Из автоспорта «Интерсептор» заимствовал систему сбора данных Accident Data Recorder, способную передавать в режиме реального времени сведения о скорости автомобиля, угле поворота, параметрах работы двигателя и многом другом.

Чрезвычайно важны и коммуникационные возможности авто. Патруль должен точно знать и свое местонахождение, и дислокацию ближайших полицейских машин, а также предполагаемый маршрут нарушителя. Благодаря тому, что навигатор управляется голосом, коп получает нужные данные, не отрывая рук от руля. Предусмотрена и многоканальная связь между машинами: она действует в радиусе 3 км и позволяет переговариваться сразу нескольким экипажам.

Нельзя не сказать о том, что конструкторы уже тестируют систему, способную дистанционно вывести из строя авто нарушителя. Компактный блок создает мощный поток радиоволн, и тот с помощью смонтированной на полицейской машине антенны «выстреливает» в сторону нарушителя – «сводит с ума» электронику, управляющую двигателем и обездвиживает «жертву».

Не только в США, но и в Европе для патрулирования городов чаще выбирают седаны, хотя и не такие большие. В Штатах пытались для этих целей приспособить «Шевроле-Тахо», в Европе можно изредка встретить даже «Лексус-RX300» или «Мицубиси-Паджеро», но это все же исключение из правил: «Внедорожники слишком высоки и выделя-

Крейсерская скорость «Мерседес-Бенца Спринтер» при патрулировании аэропорта Гэтвик – 20 км/ч.

На лондонских улочках без «Смарта» не обойтись. «Неправильная» надпись на капоте отлично читается через зеркало заднего вида.

Английский бронетранспортер «Алвис-Симба» приспособлен для усмирения массовых беспорядков. В его арсенале оборудование для генерирования инфразвуковых волн, давящих на психику.

ются из потока, а это не всегда нужно», – считают стражи порядка.

Другое дело – служба в аэропортах. Полиция английского порта Гэтвик, через который ежегодно проходит поток в 31 миллион пассажиров, предпочла «Мерседес-Бенц Спринтер 413 CDI». Его экипаж из шести человек совмещает обязанности полицейских и пожарных, в салоне – соответствующая аппаратура. Поскольку больная тема для любого крупного аэропорта – наркотики, несколько «спринтеров» специально приспособили для кинологов с собаками.

Особая задача – обезвреживание взрывчатых веществ. «Дженерал моторс» специально для полиции штата Мичиган на базе «Джи-Эм-Си ТопКик» разработала уникальную передвижную лабораторию. Спрятанное в ней за стальными стенами и тонированным стеклом оборудование позволяет идентифицировать обычное, химическое, биологическое и, говорят, даже ядерное оружие, а также найти максимально эффективную защиту против каждого. Масса машины почти 9 тонн, так что 6,6-литрового дизеля «Дюрамакс» лаборатории хватает только-только.

Элита дорожной полиции – подразделения, обслуживающие скоростные магистрали. Здесь используют, например, почти раллийные «Мицубиси-Лансер Эволюшн». А как прикажете догонять хулигана за рулем «Феррари-Маранелло», если перед ним простор автобана? На «Ламборгини-Галлардо»! Такой автомобиль фирма подарила итальянской полиции. Интересно, как отбирали полицейского, которому доверено управлять 500-сильным автомобилем за полтораста тысяч евро?

По другую сторону океана, где хоть и нет автобанов без ограничения скорости, нарушители тоже любят быструю езду. Американские блюстители порядка ведут на них охоту на «Шевроле-Камаро» или «Додже-Магнум».

«Руки на капот! У вас есть право хранить молчание...» – еще один преступник получит по заслугам, в том числе и благодаря четырехколесному напарнику полисмена.

Стражи порядка из Дубая предпочитают американские машины.

KIA MAGENTIS

■ 2.0 л, 136 л. с., 4-ступенчатый «автомат», комплектация начального уровня. $20 850.

ФАМИЛЬНОЕ СХОДСТВО

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПСИХОЛОГИЯ

Гаишник шагнул на проезжую часть и, пропустив солидный «Маджентис», ловко подсек полосатой снастью легкомысленную серебристую «Сонату». Урок практической психологии – на калининградских седанах ездит немало чиновников, поэтому тормозить такую машину, как прежде номенклатурную «Волгу», иной раз себе дороже. Другое дело партикулярная «Хёндэ-Соната»... Впрочем, положение может выровняться – отныне это тоже отечественный автомобиль и ездить на нем теперь вполне патриотично.

Впрочем, оставим аппаратные игры. Нам интересно другое: в среднем классе появилось очень привлекательное предложение – цена на большую двухлитровую «Сонату», собранную на Таганрогском автозаводе, начинается с $17 500. Для знакомства мы взяли машину с автоматической коробкой передач, которая предлагается только в комплектации GLS с легкосплавными колесными дисками, противобуксовочной системой, климат-контролем – за все про все немногим больше двадцати тысяч. Пару ей составил другой «русский кореец» – «КИА-Маджентис» калининградского

HYUNDAI SONATA

■ 2,0 л, 133 л.с., 4-ступенчатый

предприятия «АвтоТОР», который в очень близкой комплектации, также двухлитровый и с «автоматом», стоит почти столько же.

СЕСТРИЧКА «СОНАТА» И БРАТЕЦ «МАДЖЕНТИС»

Иногда мы совершенно однозначно относим автомобили к женскому или мужскому роду – особенно когда помогает название. Наша пара как раз из таких: округлая, вся из мягких линий «Соната» с кокетливо вздернутыми уголками раскосых фар – явно дама в серебристом платье. Серьезный же, черный с хромом «Маджентис» – конечно, джентльмен в классическом костюме, оттененном блеском запонок, часов и портсигара.

На первый взгляд – два совершенно разных автомобиля, объединяют которые лишь близкие размеры да принадлежность к европейскому D-классу. Однако общего в них гораздо больше, чем кажется и даже чем можно почерпнуть из пресс-релизов. В них упоминается унификация по платформе – логично, ведь компания «КИА моторс» входит в корпорацию «Хёндэ». Но унификация – понятие растяжимое, здесь мы видим максимальное ее проявление. Честно говоря, большего сходства двух машин разных марок видеть еще не доводилось.

Автомобильные фирмы иногда лукавят, выпуская на рынок рестайлинговую версию под видом новой модели – поди разберись, что там скрыто под измененной внешностью. Однако есть простой, но абсолютно надежный способ узнать истину – достаточно сравнить форму дверных и оконных проемов, стоек, крыши. Они входят в силовую структуру кузова, которую в ходе косметической модернизации не затрагивают. Как раз такой случай перед нами – при всех внешних различиях «Хёндэ-Соната» и «КИА-Маджентис» имеют в основе один и тот же пространственный каркас: близкое родство налицо.

HYUNDAI SONATA

- «Хёндэ-Соната» пятого поколения дебютировала летом 2001 г. Переднеприводный седан унифицирован с «КИА-Маджентис». Весной 2004 г. освоена сборка на ТагАЗе.
- Двигатели: бензиновые 2,0 л (133 л. с.) и 2,7 л (178 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.
- Комплектации: GL и GLS.
- Цена в России: $17 500–24 600.

Лучше всего подтверждают родство автомобилей одинаковые дверные проемы. А вот выступающие отбортовки на задних проемах в обоих случаях мешают посадке.

Кстати, ступеньки между кузовными деталями «Сонаты» местами достигают полутора-двух миллиметров (сущая мелочь, по меркам отечественного автопрома!). У «Маджентиса» же другая беда – забыли поставить пистоны крепления заднего бампера. Как тут не вспомнить незакрепленное крыло редакционного «Фокуса» или отвалившееся по ходу теста колесо «Акцента» – их тоже собирали в России…

ЧЕРТЫ РОДСТВА

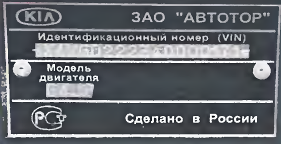
Совершенно ожидаемо у нашей пары оказались практически одинаковыми и салоны – просторные, способные без труда вместить пятерых нехудосочных мужиков. Общее замечание – сравнительно малая высота потолка сзади, которого касается макушкой пассажир ростом выше 180 см. Водителю придется изрядно покрутить регуляторы вертикального положения, прежде чем он найдет удобное положение – кресло просторное, но довольно плоское. К тому же твердый кожух рулевой колонки так и норовит заехать по коленкам.

Сходство в оформлении салонов таково, что иногда путаешься: сиденья, передняя панель, приборы, ручки, блоки кнопок и переключателей, панель климат-контроля, рукоятка селектора «автомата» и многие другие элементы или полностью идентичны, или выделяются лишь материалами или оттенками. Ей-богу, проще перечислить отличия: чуть разнятся по форме рули и рычаги стояночного тормоза, более-менее оригинальны дверные панели, да центральная консоль КИА визуально объединена с тоннелем – у «Хёндэ» эти элементы раздельные. Общее впечатление: интерьеры достаточно аккуратны, но излишне скромны, местами – на грани дешевизны, несовместимой с классом. Чего стоят скользкие, с заусенцами пластиковые ручники, не к месту увенчанные хромированными кнопками!

Если отступить от требований стилистического единства, салон «Маджентиса» выглядит чуть богаче: здесь присутствуют вставки под дерево, на порогах – металлические накладки, а руль и селектор обшиты кожей, что действительно удобно. Установлена и магнитола, хотя довольно простенькая. С другой стороны, у него отсутствует регулятор уровня фар, без которого машины сейчас, думалось, вообще

KIA MAGENTIS

- «КИА-Мадженгис» показан в конце 2000-го, а два года спустя его внешность была обновлена. Выпускается с кузовом седан, унифицирован с «Хёндэ-Соната». Весной 2001 г. налажена сборка в Калининграде компанией «АвтоТОР».
- Двигатели: бензиновые 2,0 л (136 л. с.) и 2,5 л (168 л. с.).
- Коробки передач: 5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатая автоматическая.
- Два уровня комплектации.
- Цена в России: $19 550–22 600.



Если бы не форма фар, различить моторные отсеки было бы сложно. Да и 2-литровый мотор практически один и тот же, незначительно различаются лишь настройки электроники, позволяющие снимать с него 133 л.с. («Хёндэ-Соната») или 136 л.с. («КИА-Мадженгис»).

не выпускают. «Соната» не может похвастать магнитолой в штатной комплектации: та, что красуется в тестовой машине, установлена дилером.

Своеобразие оснащения автомобилей этим не исчерпывается. Например, центральный замок есть, но без дистанционного управления – честно говоря, уже забыл, когда приходилось открывать машину ключом. Установлены по четыре электростеклоподъемника, но автоматический режим лишь у водительского и только на опускание. Сами же блоки клавиш будто от вдвое более дешевого «КИА-Рио» – обидно… Долго дергал рулевую колонку, пытаясь отрегулировать ее по длине, пока не сообразил, что ее можно разве что поднять-опустить. Да и всего пара фронтальных подушек безопасности, пусть и в базовой комплектации – маловато! В общем, начинка нашей пары «корейцев» отличается от той, что привык видеть в этом классе европейский покупатель. И от того, к чему потихоньку привыкаем мы.

«ОБУВЬ» РАЗНАЯ, ХАРАКТЕРЫ ПОХОЖИ

На обеих машинах установлены почти одинаковые силовые агрегаты: двухлитровые шестнадцатиклапанные моторы различаются лишь настройкой электроники. У «Сонаты» характеристика чуть более «тяговитая» – 184 Н·м при 4500 об/мин, у «Мадженгиса» – 180 Н·м при 4600 об/мин. Зато последний чуть мощнее – 136 л. с. против 133 при одинаковых 6000 оборотов. Трансмиссии же с автоматическими коробками повторяют друг друга вплоть до сотых в значениях передаточных чисел. И не пришлось бы говорить о различи-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	HYUNDAI SONATA	KIA MAGENTIS
Противотуманные фары	–	•
Корректор фар	•	–
Легкосплавные колесные диски	•	–
Центральный замок	•	•
Электростеклоподъемник (перед./зад.)	•/•	•/•
Электрозеркала	•	•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Климат-контроль	•	•
Аудиоподготовка	•	–
Аудиосистема	–	•
Натяжители ремней	•	•
Подушки безопасности (кол-во)	2	2
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное запасное колесо	•	•
Цена, $	20 250	20 850

Салон «Маджентиса» – светлый, с кожей и вставками под дерево выглядит чуть наряднее и богаче, чем у «Сонаты». Впрочем, различий здесь меньше, чем подчас можно насчитать между комплектациями одной и той же модели.

Нижний подрулевой переключатель – на самом деле, рычажок фиксации колонки, регулируемой только по углу наклона. Слева на блоке выключателей «Сонаты» – регулятор уровня фар, у «Маджентиса» на этом месте заглушка...

Типовой блок приборов одинаков на обеих машинах. Редкое достоинство – в окошке рядом со шкалой селектора даже в автоматическом режиме работы коробки высвечивается включенная передача.

Пара вращающихся рукояток регулирует высоту передней и задней кромок сиденья. По сравнению с одной ручкой настройка занимает больше времени, зато точнее удовлетворит запросам.

ях в динамических качествах, если бы... не одно «но».

Дело в том, что автомобили комплектуются колесами различной размерности – 205/60R16 у «Хёндэ» и 205/60R15 у КИА. Логичное объяснение найти сложно, поскольку колесные арки одинаковы по размерам, но результаты налицо: «лишний» дюйм диаметра обеспечивает «Сонате» очень неплохой дорожный просвет 170 мм, однако увеличивает радиус разворота до 5,6 м. У «Маджентиса» – соответственно 160 мм и 5,2 м. И главное: большое колесо, при прочих равных условиях, реализует меньшую тягу – до сотни серебристый автомобиль разгоняется за 14,6 с, более секунды уступая оппоненту.

Однако это нюансы. Субъективно же оба «русских корейца» – спокойные, комфортабельные лайнеры, способные плавно, с чувством собственного достоинства разогнаться и потом неслышно лететь по шоссе, покачиваясь на мягких, игнорирующих колдобины подвесках (заметим – также абсолютно одинаковых). А вот «выстрелить» со светофора или на обгоне, точно прописать связку крутых виражей – не очень получается. И мощность вроде не мала, но помноженная на четыре «вязкие» передачи гидромеханического «автомата» (кстати, с возможностью ручного управления), а затем отнесенная к без малого полутора тоннам снаряженной массы, дает тяговооруженность весьма умеренную.

Расплата за убаюкивающий комфорт – сильная раскачка на пологих волнах, которая в сочетании с большими кренами в поворотах подчас грозит просто выкинуть автомобиль на обочину. «Отловить» его сложно из-за замедленных, размазанных реакций и почти невесомого руля без надежной обратной связи. В такой ситуации скорее достоинством выглядит ограниченная производительность гидроусилителя руля у обеих машин: при резком повороте он словно упирается в медленно отступающий ограничитель, не позволяя делать излишне смелых эволюций. Отметим, что «КИА-Маджентис» показался чуть более собранным и точным – возможно, потому что он пониже?

Сзади все ремни трехточечные, есть и подлокотник с боксом, а вот спереди он коротковат, хотя и с «двухэтажным» боксом – в этом автомобили абсолютно одинаковы. Что в «Сонате» (на фото), что в «Маджентисе», пассажир ростом 180 см почти касается потолка, хотя перед ногами запас неплохой – около 140 мм.

РЕЗЮМЕ

«Хёндэ-Соната» – в минимальной комплектации, пожалуй, самое выгодное предложение в классе.

➕ Просторный салон, комфортабельная подвеска, большой дорожный просвет, хорошая шумоизоляция, привлекательная цена.

➖ Бедные комплектация и отделка, скромная динамика, вялые нечеткие реакции, неинформативное рулевое управление.

«КИА-Маджентис» – максимум представительности на каждый вложенный дензнак.

➕ Просторный салон, комфортабельная подвеска, немалый дорожный просвет, хорошая шумоизоляция, солидная внешность, привлекательная цена, длительная гарантия.

➖ Скромные комплектация и отделка, умеренная динамика, размазанные реакции, неинформативное рулевое управление.

Я ВЫБИРАЮ...

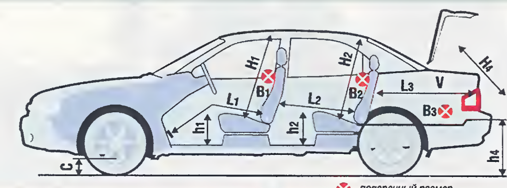
... пожалуй, все-таки «Маджентис». Нет, не только за те немногие преимущества, которые он продемонстрировал в сравнении с «Сонатой». Да, внешне он мне нравится больше, но это дело субъективное. А вот гарантия производителя – фактор объективный. Таганрогский завод обещает бескорыстно заботиться о своей «Хёндэ-Сонате» всего два года или 40 тыс. км, а вот «АвтоТОР» будет преданно любить мой «КИА-Маджентис» целых пять лет или 120 тыс. км! Конечно, несуразица полная – ведь машины-то практически одинаковые, но какое до этого дело покупателю? Подтверждается давно известная истина: гарантия не отражает

Одно из немногих различий: обрез заднего стекла «Сонаты» расположен чуть выше, поэтому высота и объем багажника у нее оказались чуть больше – 384 л против 368 л у «Маджентиса». А разрезная складывающаяся спинка, открывающая люк в салон, – достоинство общее.

надежность или техническое совершенство автомобиля, а лишь свидетельствует о стремлении производителя продать свой товар. Будем считать, что я «купился» на этот ход. Впрочем, ситуация вскоре может измениться. Дилеры ТагАЗа всерьез рассматривают возможность увеличения гарантии – предположительно, до трех лет и 100 тыс. км. □

Ниспадающей линией багажника «Соната» напоминает «ягуары», а вот крупные горизонтальные светоблоки, как у «Маджентиса», уже почти не встречаются.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	HYUNDAI SONATA	KIA MAGENTIS
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4747	4720
ширина	1820	1815
высота	1422	1410
база	2700	2700
колея спереди/сзади	1540/1530	1540/1530
Радиус поворота, м	5,6	5,2
Снаряженная масса, кг	1430	1480
Полная масса, кг	2020	1985
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,2	13,1
Макс. скорость, км/ч	184	195
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/65	
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:		
загородный цикл	7,3	7,0
городской цикл	13,4	13,3
Кузов	седан	
Количество дверей	4	
Число мест	5	
Объем багажника (VDA), л	430	386
Двигатель	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	1997	
Степень сжатия	10,0	
Мощность, кВт/л. с.	98/133	100/136
при об/мин	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	184	180
при об/мин	4500	4600
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	А4	
Передаточные числа:		
I	2,84	
II	1,53	
III	1,00	
IV	0,71	
з. х.	2,48	
главная передача	4,04	
Ходовая часть		
Подвеска:	независимая со стабилизаторами на подрамниках	
спереди	разнесенные по высоте двойные поперечные рычаги, вильчатая стойка,	
сзади	разнесенная по высоте, многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	205/60R16 (205/65R15)	205/60R15 (195/70R14)
Системы	EBD, ABS, TCS	

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

	HYUNDAI SONATA	KIA MAGENTIS
L_1	935–1125	900–1100
L_2	665–890	650–880
H_1	960	995
H_2	925	940
B_1	1450	1450
B_2	1415	1400
h_1	265–305	280–320
h_2	340	335
L_3	1060/2070	1010/2000
$B_{3\,min}$	955	955
h_4 (погруз)	685	660
H_4	535	455
V, л	384	368
C	170	160

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	HYUNDAI SONATA	KIA MAGENTIS
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1473	1487
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	911 (62%)	922 (62%)
заднюю	562 (38%)	565 (38%)
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–40 км/ч	3,5	3,1
0–60 км/ч	5,9	5,6
0–80 км/ч	9,9	9,2
0–100 км/ч	**14,6**	**13,5**
0–120 км/ч	21,4	20,2
0–140 км/ч	30,7	29,1
0–160 км/ч	44,8	42,9
0–400 м	19,5 (116,0 км/ч)	18,9 (117,2 км/ч)
0–1000 м	35,8 (147,7 км/ч)	35,0 (149,5 км/ч)
Макс. скорость, км/ч	**176,4**	**177,6**
Погрешность спидометра, %	5,9	7,2
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV/кик-даун)	14,4/8,9	13,2/8,3
80–120 км/ч (V/кик-даун)	28,7/10,9	25,1/10,8
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1237	1394
50–0 км/ч	440	565
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	45,3	45,6
замедление, м/с²	8,5	8,4

Автомобили на тест предоставлены: «ХЁНДЭ-СОНАТА» – «ЭЛЕКС-ПОЛЮС», тел. 234-07-07; «КИА-МАДЖЕНТИС» – «СИМ», тел. 105-55-15.

СНЕГОХОДЫ

СЕРГЕЙ МИШИН

Испытания зимних шин размером 195/65R15, начатые нами в прошлом году, все больше интересуют читателей. На этот раз мы собрали для теста почти весь шинный бомонд. В списке участников хорошо известные модели от Gislaved, Goodyear и Michelin. Кроме них в спор за лидерство вступили новые модели – Continental Winter Viking 1, Nokian Hakkapeliitta 4, Pirelli Winter Carving и менее маститые, но хорошо известные – Kumho, «Медведь», Nordman и «Таганка». Основной состав тестируемых покрышек – шипованные, но есть и парочка простых.

В методике нашего теста, как и в сравнении тринадцатидюймовых шин, произошли значительные изменения (см. ЗР, 2004, № 9). Хорошо известный читателям комплекс зимних упражнений дополнен ледовым кругом с движением по нему на грани проскальзывания и с интенсивным буксованием. Это позволило получить объективные характеристики боковых сцепных свойств шин на льду и выявить, насколько они меняются в зависимости от режима движения.

К тому же мы разделили на две составляющие курсовую устойчивость автомобиля. Теперь для асфальта и заснеженной дороги выставляем отдельные оценки. Изменилась и система общего зачета: начисляемые баллы жестко связаны с полученными результатами.

А в остальном все по отлаженной программе: осмотр, обмеры, сборка и обкатка в щадящих режимах. Без нее не получить объективных данных и стабильных результатов. Только после этого можно приступать к проведению замеров и оценок на полигоне НТЦ, где испытателей уже ждут пять различных зимних трасс.

Носитель покрышек – «Фольксваген-Гольф V». Торможение, естественно, с ABS – иномарок без этой системы почти не выпускают. Да и производители шин (и зимних, и летних) свои последние разработки не ориентируют на торможение юзом.

Что показало тестирование? Шины без шипов, что вполне прогнозируемо, оказались во второй половине списка. Впрочем, одну из «шиповок» («Медведя») они смогли-таки одолеть. «Карвинг» от Pirelli пробился в лидеры, растолкав двух титанов – Goodyear Ultra Grip 500 и Gislaved Nord Frost 3, уже несколько лет воюющих между собой с переменным успехом.

«Континенталь» с ненаправленным рисунком (несколько устаревшее или, правильнее, немодное решение) неожиданно для нас потеснил «Гисладеда», своего «родственника» с богатой зимней родословной. Но еще больше впечатляют результаты новой модели Nokian – Hakkapeliitta 4. В том, что она обставит всех, сомнений почти не было еще «на старте». Но вот разница между финскими покрышками и всеми остальными! Не зря, ох, не зря финны придумали шипы с сердечником квадратного сечения, не зря колдовали над хитросплетениями ламелей протектора и рапсовым маслом, замешивая на нем резину.

10 «Медведь» Я-670

Производитель – **Россия (Ярославский шинный завод)**

754,4 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 10,3 мм
- Масса шины – 10,9 кг
- Количество шипов – 128
- Выступание шипов – 1,1–1,4 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1370 руб.
- Соотношение цена/ качество – 1,82

«Медведь» пропустил вперед все «шиповки» и уступил даже нешипованным шинам.

Несмотря на то, что сцепные свойства у «Медведя» на среднем уровне (не считая слабого торможения на заснеженной дороге), ведет он себя не совсем уверенно – кажется, что машина может вот-вот уйти в сторону. В глубоком снегу лучше едет с буксованием, чем без него, но при троганье требует аккуратности – в случае пробуксовки закапывается. Справедливости ради отметим, что назад выезжает очень уверенно.

На льду продольное сцепление умеренное, боковое же – посредственное. Хорошо хоть, что при переходе в скольжение ничего не изменяется.

На асфальте – хуже: самое слабое торможение (наравне с «Гудьиром») и нежелание ехать прямо, а также самый сильный шум.

+ Хорошие боковые сцепные свойства на снегу, неплохой разгон на снегу и торможение на льду.

– Худшие эффективность торможения на асфальте и боковые сцепные свойства среди шипованных шин, очень сильный шум.

Расход топлива на V передаче, л/100 км

	90 км/ч	120 км/ч	Баллы (сумма)
Nokian HKPL-4	5,9	8,0	20
Continental Winter Viking 1	5,9	8,0	20
Gislaved Nord Frost 3	6,0	8,1	19,7
Goodyear Ultra Grip 500	6,1	8,2	19,5
Pirelli Winter Carving	6,0	8,1	19,7
Michelin Ivalo	5,9	8,0	20
Kumho Izenwis	5,9	8,0	20
Nordman	6,0	8,1	19,7
Таганка М-287 «Владеж»	6,0	8,1	19,7
«Медведь» Я-670	6,1	8,2	19,5
Коэффициент значимости			1

5 6 8

9 «Таганка М-278 Владеж»

Производитель – **Россия (Московский шинный завод)**

778,1 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 8,9 мм
- Масса шины – 8,5 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1190 руб.
- Соотношение цена/ качество – 1,53

На тест «Владеж» представлен в модифицированном варианте – из более мягкой резины. Скорее всего, изменение рецептуры смеси и спасло покрышки от последнего места, позволив вплотную приблизиться к «Нордману».

На заснеженной дороге они выглядят середнячками, если не считать откровенно слабых боковых сцепных свойств. По глубокому снегу идут лучше, когда колеса буксуют.

Бороться со льдом без шипов, понятное дело, сложно, но состязание с «Нордманом» шло с переменным успехом. В общем, простые шины здесь ощутимо проигрывают шипованным. Среди выраженных недостатков – «плавание» на асфальте при высокой скорости и сильный шум от протектора.

Вместе с тем у этой «Таганки» лучшее соотношение цены и качества в нашем тесте.

+ Лучшее торможение на асфальте, хорошее управление торможением.

− Самые низкие боковые сцепные свойства на снегу, плохо адаптированы к езде на льду, шумные, есть претензии к курсовой устойчивости на асфальте.

8 Nordman

Производитель – **Россия («Амтел»)**

795,9 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,8 мм
- Масса шины – 10,2 кг
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 1500 руб.
- Соотношение цена/ качество – 1,88

Относительно гладкий, без «агрессивных» грунтозацепов протектор «Нордмана» обеспечивает уверенное движение в глубоком снегу, неплохую эффективность торможения и хорошую курсовую устойчивость. Исключение составляет разгон – шины хорошо работают только внатяг, при пробуксовке ускорение резко падает.

На льду, естественно, сказывается отсутствие шипов. «Фольксваген» на этих шинах рано срывается в скольжение и скользит, не реагируя ни на руль, ни на газ.

На асфальте поведение гораздо лучше – без проблем и вялости, присущей многим зимним покрышкам. Торможение очень хорошее, да и курсовая устойчивость на высоте. Шум, правда, больше, чем ожидался от шин без шипов. Вероятно, в ошипованном варианте «Нордман» будет выглядеть гораздо лучше.

+ Очень хорошее торможение на асфальте, хорошие проходимость и боковое сцепление на снегу, высокая курсовая устойчивость.

− Очень низкие сцепные свойства на льду, медленный разгон на снегу, плохое управление разгоном.

7 Kumho Izenwis KW-19

Производитель – **Корея**

821,3 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Масса шины – 10,4 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 0,9–1,1 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2400 руб.
- Соотношение цена/ качество – 2,92

Шины для заснеженных дорог. Торможение на снегу – самое лучшее, разгон уверенный. Боковые сцепные свойства невысокие, зато управляемость хорошая – покрышки лишь подчеркивают переднеприводный характер «Фольксвагена». Однако в глубокий снег с ними лучше не соваться – застрянешь.

Лед требует неспешной езды – торможение здесь самое слабое из всех «шипов», однако, если перебрать скорость в повороте, машина не потеряется: очень хорошо реагирует на изменение подачи топлива, поэтому легко возвращается на желаемую траекторию.

На асфальте ведет себя хорошо, экономичность на высоте, плавность хода хорошая. А вот шум, точнее пульсирующий гул, досаждает тем, что увеличивается с ростом скорости.

+ Лучшие «тормоза» на снегу, хорошие управляемость и плавность хода, высокая топливная экономичность.

− Слабое торможение на льду, очень низкая проходимость, высокий уровень шума.

Шина	Тормозной путь (50 - 0 км/ч), м: Снег	Баллы	Тормозной путь (50 - 0 км/ч), м: Лед	Баллы	Тормозной путь (60 - 0 км/ч), м: Асфальт	Баллы
Nokian HKPL-4	32,5	88,2	55,9	100	20,2	80,0
Continental Winter Viking 1	32,9	87,3	60,5	92	20,8	77,6
Gislaved Nord Frost 3	33,0	87,3	60,7	92	21,2	76,0
Goodyear Ultra Grip 500	32,7	88,2	61,6	93	21,4	75,2
Pirelli Winter Carving	32,7	88,2	59,9	91	20,8	77,6
Michelin Ivalo	35,8	80,1	60,8	92	20,6	78,4
Kumho Izenwis	32,0	90	64,0	87	20,9	77,6
Nordman	34,2	84,6	78,2	71	20,5	79,2
«Таганка М-287 Владеж»	33,4	86,4	75,5	74	20,2	80,0
«Медведь» Я-670	34,9	82,8	63,0	89	21,4	75,2
Коэффициент значимости		9		10		8

6 Michelin Ivalo (2)
Производитель – **Франция**

822,8 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,7 мм
- Масса шины – 10.0 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 1,3–1,5 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2730 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,32

Кажется, они созданы для зеркального льда. Если на смешанном покрытии (снег–лед) шины обычно норовят зацепиться за любой мало-мальский клочок снега, то «Мишлен» предпочитает чистый лед и явно не любит снег. Любые его островки, даже снежная пыль и мелкая ледяная крошка, резко ухудшают сцепные свойства этих покрышек. Торможение самое худшее. В глубоком снегу «Фольксваген» плохо трогается, благо хоть задним ходом выбирается легко.

Эксплуатация этих шин целесообразна лишь там, где дороги регулярно очищают от снега.

На асфальте поведение уверенное – курсовая устойчивость без замечаний, очень хорошо тормозит. К тому же шина весьма экономична. Раздражает лишь неприятный пульсирующий шум.

+ Хорошее торможение и управление им на асфальте, высокие комфорт и топливная экономичность.

– Худшее торможение на снегу, плохая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, посредственная управляемость.

5 Goodyear Ultra Grip 500
Производитель – **Германия**

845,2 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 10,0 мм
- Масса шины – 10,3 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 0,7–1,1 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2725 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,22

По сумме баллов эти шины очень близки к «Пирелли», однако заметно отличаются от «итальянцев» характером и темпераментом.

«Ультра грип» уверенно чувствует себя на укатанном снегу и льду, хотя и придает «Фольксвагену» некоторую вялость при маневрах. Смешанное покрытие и рыхлый снег «Гудьир» не любит. На заснеженной дороге автомобиль рыскает – похоже, виноваты в этом «поперечины» в средней части протектора, упирающиеся в снег. В глубоком снегу плохо трогается вперед, зато назад выбирается уверенно.

Поведение на асфальте противоречиво: хорошая курсовая устойчивость позволяет ехать быстро, но слабое торможение к этому не располагает. Да и расход топлива повышенный. Шипов практически не слышно, но протектор издает неприятный высокочастотный шум.

+ Хорошие торможение и боковые сцепные свойства на снегу и льду, высокая курсовая устойчивость на асфальте.

– Самые плохие «тормоза» на асфальте, высок расход топлива, рыскание на заснеженной дороге.

4 Pirelli Winter Carving
Производитель – **Италия**

847,6 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 9,6 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 1,0–1,3 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2700 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,18

Зимний «Карвинг» открывает группу лучших «шиповок», которые не боятся ни льда, ни снега и при этом уверенно чувствуют себя на асфальте.

«Пирелли» особенно хороши на заснеженной дороге и асфальте – радуют эффективностью торможения и энергичным разгоном на снегу. Изюминка «Карвинга» – отменная курсовая устойчивость на высокой скорости. Что по асфальту, что по заснеженной дороге автомобиль идет очень уверенно. Редкая, заметим, для зимних шин всеядность.

Проблемы возникают, если перебрать со скоростью в ледяном повороте. «Карвинг» неожиданно резко срывается с намеченной траектории и долго скользит. Восстановление же внезапное, что сказывается на управляемости.

Комфортом «Пирелли» не балуют – жесткие, с пульсирующим шумом на любой скорости.

+ Очень хорошее торможение на снегу и асфальте, отменная курсовая устойчивость, отличное управление разгоном.

– Невысокий комфорт, резкая потеря сцепных свойств при переходе в скольжение.

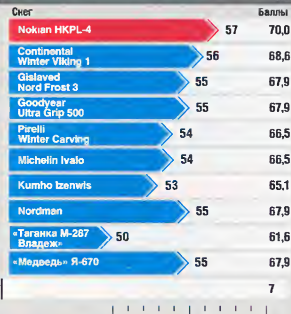


ТАБЛИЦА ОЦЕНОК*

	Управляемость автомобиля на скользкой дороге	Управление		Комфорт		Курсовая устойчивость		Проходимость в глубоком снегу	Общая (итоговая) сумма баллов
		торможением	разгоном	шум	плавность хода	на заснеженной дороге	на асфальте		
Nokian HKPL-4	10–80	10–30	10–40	6–18	6–24	10–40	7–42	10–80	951,8
Continental Winter Viking 1	9–72	8–24	8–32	6–18	5–20	7–28	6–36	9–72	877,1
Gislaved Nord Frost 3	8–64	7–21	8–32	7–21	7–21	8–32	7–42	6–48	858,1
Pirelli Winter Carving	7–56	6–18	9–36	5–15	4–16	8–32	9–54	6–48	847,6
Goodyear Ultra Grip 500	7–56	7–21	6–24	6–18	7–28	6–24	8–48	7–56	845,2
Michelin Ivalo	6–48	8–24	7–28	7–21	7–28	5–20	7–42	6–48	822,8
Kumho Izenwis KW-19	8–64	7–21	7–28	5–5	8–32	6–24	7–42	4–32	821,3
Nordman	7–56	6–18	3–12	6–18	7–28	8–32	8–48	8–64	795,9
«Таганка М-287 Владеж»	7–56	8–24	7–28	4–12	7–28	6–24	5–30	7–56	778,1
«Медведь» Я-670	6–48	6–18	6–24	2–6	6–24	6–24	3–18	5–40	754,4
Коэффициенты значимости	8	3	4	3	4	4	6	8	

*Первое число – оценка, второе – баллы.

Время разгона, с

Снег		Баллы	Лед		Баллы
Nokian HKPL-4	7,1	39,6	Nokian HKPL-4	12,8	40
Continental Winter Viking 1	7,3	38,4	Continental Winter Viking 1	14,5	35.2
Gislaved Nord Frost 3	7,4	38,0	Gislaved Nord Frost 3	14,7	34,8
Goodyear Ultra Grip 500	7,6	36,8	Goodyear Ultra Grip 500	14,8	34,4
Pirelli Winter Carving	7,0	40,0	Pirelli Winter Carving	14,2	36
Michelin Ivalo	7,8	36,0	Michelin Ivalo	13,8	37.2
Kumho Izenwis	7,6	36,8	Kumho Izenwis	15,0	34
Nordman	8,3	33,6	Nordman	18,6	27.6
«Таганка М-287 Владеж»	7,9	35,6	«Таганка М-287 Владеж»	20,2	25,2
«Медведь» Я-670	7,8	36,0	«Медведь» Я-670	15,8	32,4
Коэффициент значимости		4			4

3 Gislaved Nord Frost 3
Производитель – **Германия**

858,1 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 9,0 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 1,0–1,2 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2691 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,14

«Гиславед» любой размерности в разных условиях легко узнаваем по поведению автомобиля. Покладистый характер – никаких неожиданностей и сюрпризов. Мягкие, понятные реакции независимо от того, что под колесами – снег, лед, асфальт или все вперемешку, как это зачастую бывает на наших дорогах.

В тесте у этих шин нет ни одного выдающегося результата, но нет и ни одного провала! Все свойства удивительно ровные – от выше среднего до очень хорошего.

При этом лучшее среди лидеров теста соотношение цена/качество.

Чуть подкачал в проходимости, но и здесь уровень выше среднего. Кстати, буксования в глубоком снегу бояться не надо – «Гиславед» не закапывается и уверенно движет автомобиль вперед. На асфальте все почти то же – хорошая курсовая устойчивость, но торможение чуть ниже среднего. Очень хороший баланс всех без исключения свойств.

+ Хорошие «тормоза» и боковые сцепные свойства на льду и снегу, хорошая управляемость, высокая курсовая устойчивость на заснеженной дороге.

– Желательны более эффективные торможение на асфальте и проходимость в глубоком снегу.

2 Continental Winter Viking 1
Производитель – **Германия**

877,1 балла

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Масса шины – 10,0 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 1,0–1,2 мм
- Особенности – ненаправленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 2852 руб.
- Соотношение цена/качество – 3,25

Похоже, «Викинг» вобрал в себя все хорошее от третьего «Гиславеда» – чувствуется родство. Однако есть и различия. Принципиальное: у «Конти» ненаправленный рисунок протектора. С одной стороны, это благоприятно сказывается на проходимости – глубокого снега «Фольксваген» на «Викингах» не боится. С другой – на высокой скорости чуть ухудшается курсовая устойчивость на заснеженной дороге и есть некоторая настороженность к свежевыпавшему снегу.

Еще одно достоинство ненаправленного рисунка протектора – универсальность запаски – подойдет на любую сторону.

Если особо не спешить – машина отменно управляется на любом покрытии и экономит бензин. Впрочем, в комфорте шины уступают родственному «Гиславеду» – «Викинг» чуть шумнее (шум шипов слышен лишь на небольших скоростях) и заметно жестче.

+ Высокие зимние свойства, включая проходимость, топливная экономичность.

– Небольшие замечания по курсовой устойчивости при значительной скорости на снегу и асфальте, невысокий уровень комфорта.

1 Nokian Hakkapeliitta 4
Производитель – **Финляндия**

951,8 балла

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,7 мм
- Масса шины – 9,0 кг
- Количество шипов – 110
- Выступание шипов – 1,0–1,3 мм
- Особенности – направленный рисунок протектора
- Цена в Москве – 4650 руб.
- Соотношение цена/качество – 4,88

Эти шины действительно на голову выше всех остальных, даже самых хороших, в том числе и «Хаккапелиты-2», из нашего прошлогоднего теста. В 13 упражнениях из 18 – самые лучшие результаты. На льду тормозной путь и разгон отличаются от «ближайшего соперника» на 7–8% в лучшую сторону! Боковые сцепные свойства на льду удивительно стабильны: что на грани, что в начавшемся скольжении – отлично!

На снегу и льду разгоняться, тормозить и управлять «Фольксвагеном», обутым в «Хаку-4», почти так же легко и просто, как на асфальте. В глубоком снегу кажется, что едешь на полноприводном автомобиле. И при этом на асфальте самые лучшие «тормоза»!

Есть лишь небольшие замечания по курсовой устойчивости на асфальте и комфорту. Впрочем, на фоне остальных результатов они кажутся совершенно несущественными.

+ Очень высокие, хорошо сбалансированные зимние свойства, лучшее торможение на асфальте, высокая топливная экономичность.

– Пожалуй, недостаточно высок уровень комфорта и небольшие замечания по курсовой устойчивости на асфальте.

Вместе с автором испытания шин проводили Валерий ПАВЛОВ, Андрей ОБРАЗУМОВ, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН и Антон АНАНЬЕВ. □

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», шинные компании «ПИРЕЛЛИ», «ГУДЬИР», «НОКИАН», «МИШЛЕН», «КОНТИНЕНТАЛЬ», «БРИДЖСТОУН», «КУМХО», «СИБУР-РУССКИЕ ШИНЫ», «АМТЕЛ», «МОСКОВСКИЙ ШИННЫЙ ЗАВОД», «НИЖНЕКАМСКШИНА», а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

АРШИНОМ ОБЩИМ НЕ ИЗМЕРИТЬ?

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ. ФОТО: АНАТОЛИЙ ФОМИН

Нередко в редакцию приходят примерно такие письма: «Вот вы пишете, что автомобиль Х набирает сотню за 10 с и разгоняется до 172 км/ч. А я намерил...» Далее возможны варианты с худшими (чаще) или лучшими (реже) показателями. Почему же не совпадают результаты, полученные заводами-изготовителями, журналистами и владельцами автомобилей?

СЕКУНДЫ, ИЗМЕРЕННЫЕ ПОД ГРАДУСОМ

Максимальная скорость и быстрота набора первой сотни – параметры, которыми едва ли не каждый обладатель престижной марки хвастается в кругу друзей. Для подтверждения своих слов некоторые даже устраивают по ночам скоростные заезды по МКАД в... зоне видеокамер ДПС. Лишь бы документально подтвердить впечатляющие цифры! Что ж, радары гаишников – достаточно точные приборы, вот только условия замеров отличаются... И все же – насколько объективны данные изготовителей, которые попадают в рекламные проспекты?

Производители в своих целях готовы потрафить самолюбию будущих покупателей и порой идут на те или иные ухищрения, если они не противоречат нормативной документации. Допустим, заливают особые маловязкие масла в моторы и трансмиссию, ставят облегченные колесные диски со специальными шинами, прикрывают нехорошие для аэродинамики места на днище и в крыльях пластиковыми панелями.

Но самое главное – далеко не все следуют единому стандарту при таких измерениях. Как правило, выбирают модель с минимальной комплектацией (то есть самую легкую), со щуплым водителем и некоторым дополнительным грузом в салоне. У ФИАТа он равен 30 кг, у «Фольксвагена» – 200 кг, «Пежо» кладет половину допустимой нагрузки. Это не мелочи: лишние 100 кг могут добавить целую секунду!

Как же сравнить реальные динамические возможности автомобилей разных производителей, да еще с разных континентов? Для этого-то и нужны тесты автомобильных журналов: каждый из них измеряет заветные секунды по единой методике независимо от марки авто и его происхождения. Все бы хорошо, да условия измерений не совпадают с заводскими. Живой пример – «ФИАТ-Пунто 1,4». Итальянцы указали в проспектах 9,9 с до сотни при условии: снаряженная масса 960 кг, водитель и 30 кг балласта. А журналисты швейцарского «Автомобильного ревю» (они издают знаменитые Женевские каталоги) получили автомобиль с опциями, потянувший на 1050 кг. Да еще посадили пассажира и катались на высоте 500 м над уровнем моря при +24°С. Итог: 11,6 с до сотни.

Учет атмосферного давления и температуры воздуха «укорачивает» разгон до 10,9 с, еще секунда уходит, если высадить лишнего седока, а массу автомобиля принять равной заводской. В конце концов, швейцарцы приняли решение: публиковать результаты только после того, как условия будут приведены по специальным формулам к стандартным: 20°С, 1013 мбар, реально замеренный вес представленного на тест образца с полным баком и нагрузкой 150 кг, включая водителя.

Только независимые тесты, в первую очередь – автомобильных журналов, позволяют объективно сравнивать машины-конкуренты.

Все? Отнюдь. Испытывать надо обкатанные автомобили! Так, «Фольксваген» начинает заводские тесты, если пробег не менее 3000 км для бензиновых двигателей и 5000 км для дизелей и вседорожников. Эксперимент, проведенный с «КИА-Соренто», например, показал, что машина после 3700 км разгоняется до сотни за 14,6 с, а после 50 000 км этот показатель снижается уже до 13,8 с!

«ЗАРУЛЕВСКИЕ» ОПЫТЫ

Мы установили равные для всех участников наших тестов правила игры. За

Эффектно, но бесполезно: шины, конечно, сотрутся, но разгон не ускорится.

Датчик «Корсиса» из богатого арсенала приборов журнала «За рулем» завихряет воздушный поток и может съесть пару километров в час при измерении максимальной скорости.

основу взяли бессменный российский ГОСТ 22576. А потому подопытные легковушки выходят на динамометрическую дорогу полигона НИЦИАМТ в Дмитрове с полностью заправленным баком и нагрузкой не менее 180 кг, включая вес водителя, прибориста и измерительной аппаратуры. Жарко? Придется потерпеть: стекла и люки должны быть закрыты, верх кабриолета – поднят. И кондиционер нельзя включать, как, впрочем, и отопитель, вентиляцию, радио... Другое дело – ближний свет, его обязывают зажечь правила техники безопасности.

Перед зачетным заездом, как и положено, разминка: автомобиль должен проехать не менее 50 км со скоростью от 2/3 «максималки». Таким образом устанавливают тепловой режим агрегатов и шин. Кстати, если на улице меньше +3°С, или влажность выше 95%, или ветер сильнее 3 м/с – измерять динамику нельзя. Поэтому все тесты такого рода проводят лишь в теплое время года. Зимой ведут специальные сравнительные испытания, например шинные, и в ходе их тоже замеряют динамику разгона, но это – не предельные характеристики самого автомобиля.

Почему выбирают именно полигон? Его динамометрическая дорога соответствует строго ГОСТу: продольный уклон не более 0,5%, поперечный – 0,3%, длина рабочего участка не менее 2000 м (реально там даже 5000 м). Ну и, конечно, на закрытой, специально спланированной территории ездить просто безопаснее!

Итак, все требования соблюдены, машина взвешена, аппаратура включена – в путь! Для объективности данных проносимся по мерному участку трижды взад-вперед. И дай бог, чтобы намеренные результаты не отличались друг от друга более чем на 3%. Иначе придется искать причину и начинать все сначала.

НЕ ПОВТОРЯТЬ – ОПАСНО!

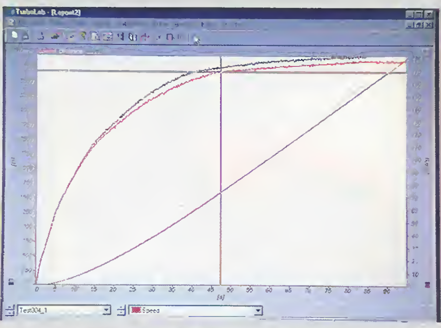
Разумеется, стартовать с визгом от светофора сумеет каждый. Но годится ли он в испытатели? Придется, пожалуй, огорчить большинство драйверов – официальный испытательный заезд довольно сильно отличается от банальных уличных разборок «кто круче». Водитель, которому доверено получать цифры, впоследствии радующие или удручающие именитые фирмы, должен обладать специальными навыками и квалификацией. А это непосредственно зависит от опыта и регулярности тренировок.

Например, при заезде на автомобиле с «механикой» необходимо передергивать рычаг за 0,1–0,15 с без сброса газа, как только обороты мотора поднимутся до соответствующих максимальной мощности. Разгоняться выгоднее всего с небольшой пробуксовкой ведущих колес – так получаются минимальные секунды. При этом надо думать и о том, чтобы не угробить зачастую весьма дорогой образец, предоставленный для теста пресс-гаражом производителя или продавца.

С «автоматом», понятное дело, проще: газ в пол и погнали. Но и тут нужно перед рывком сделать «выдержку» на

Рука опытнейшего инженера-испытателя редакции «За рулем» не ведая сомнений передергивает рычаг коробки передач практически мгновенно, так что двигатель не успевает «перекрутиться» даже на полном газу.

Кроме ноутбука на коленях, перед оператором пульт управления аппаратурой, похожий на калькулятор.



Кривые на экране монитора будут расшифровывать уже в лаборатории или в редакции.

тормозах и не допускать значительной пробуксовки. Тем не менее, испытатели отключают электронный контроль тяги (если он есть) – он «душит» мотор, так что парадных цифр не получишь. А вот режим коробки «спорт» – как раз для таких заездов.

Положим, однако, вы презрели риск и, вооружив ассистента-добровольца секундомером, решили перепроверить приведенные заводом или в журнале цифры на собственном авто. Зря потратите время и ресурс машины. Ведь и секундант может ошибиться на парутройку десятых, и штатный спидометр соврет – недорого возьмет.

В наши заезды без специальной, прошедшей поверку аппаратуры мы не тронемся. Современный и весьма дорогой комплекс «Корсис» скрупулезно записывает всю кривую разгона на специальную карточку памяти, чтобы потом в тишине и покое можно было воспроизвести заезд на экране компьютера. Это очень удобно: можно оценить разгон не только до сотни, но и до 40, 60, 80 км/ч – как угодно! Плохо другое: оптический датчик скорости довольно приличного размера и… сам вносит дополнительное аэродинамическое сопротивление. Впрочем, мы давно уже определили величину этой погрешности и вводим на нее поправку (до 2,8% в зависимости от места установки датчика на конкретном автомобиле).

НЕТ ПРАВИЛ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЙ

Иногда мы в собственных интересах или вынужденно все же отступаем от формальных строчек ГОСТа. Ну, например, выбег начинаем замерять со 120 км/ч, а не с 50 км/ч. В этом случае первая половина кривой позволяет дополнительно оценить аэродинамику автомобиля.

Другая проблема – требование документа: «подопытный кролик» должен набежать до испытаний не менее 3000 км, то есть пройти обкатку. Понятно – пары трения должны приработаться. Вот только не все фирмы и автозаводы имеют в своих пресс-гаражах именно такие машины (порой даже подобными гаражами не располагают).

ЧИТАЙТЕ «ЗА РУЛЕМ»!

Какой же напрашивается вывод для тех, кто хотел бы сравнить динамику разгона нескольких моделей разных производителей или собственного экземпляра с данными каталога? Последнее самое бесперспективное: вряд ли вы сможете воспроизвести условия измерений, которые были на заводском полигоне. Да и манипуляции педалями и рычагом коробки передач не совпадут с действиями испытателя-профессионала. Как это ни обидно, но «светофорный старт» вы ему проиграете.

А вот для сравнения моделей разных фирм можно дать один совет: не доверяйтесь рекламным проспектам, изучайте таблицы замеров, например, в нашем журнале. По крайней мере, они будут получены в одинаковых условиях и ближе к реальной жизни – ни спецмасс, ни аэродинамических экранов мы не используем. □

ПЛЕМЯ ИНОХОДЦЕВ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

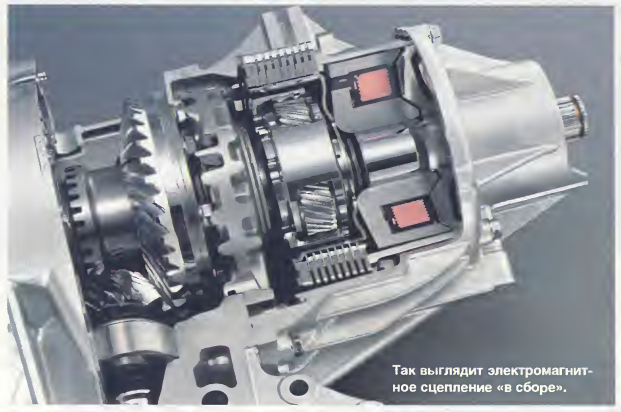
Казалось бы, дополнить существующие полноприводные трансмиссии чем-то новым уже невозможно. Но недаром говорят, что пределов совершенству нет; это выражение особенно актуально в наше время, когда многие системы автомобиля превращаются из пассивных в активные. Недавно компания «Хонда» отрапортовала о начале производства устройства SH-AWD (Super Handling All-Wheel Drive system – полноприводная система с продвинутой управляемостью), о чем мы уже сообщали (ЗР, 2004, № 6). Новинка показалась нам настолько любопытной, что мы решили рассказать о ее устройстве подробно.

В отличие от всех известных ныне схем, SH-AWD позволяет распределять крутящий момент не только между задней и передней осями, но и между левым и правым колесами. Без сомнения, эта особенность открывает новую эру в конструировании трансмиссий. Ведь не секрет, что полный привод давно перестал быть только оружием для борьбы с бездорожьем. Более того, сейчас речь вовсе не об этом – ведь SH-AWD планируют устанавливать на седаны бизнес-класса «Хонда-Легенд» и «Акура-RL» (последняя пока существует в качестве прототипа), которые за всю свою жизнь вряд ли покинут асфальт. Полный привод нужен им для придания рафинированной управляемости и устойчивости на высоких скоростях и при любых погодных условиях.

Электронная составляющая новинки включает в себя датчики угла поворота, бокового и углового ускорения, скорости вращения колес, оборотов двигателя и давления воздуха на впуске, передаточного отношения в трансмиссии. Информация от всех датчиков поступает в компьютер, который в тысячные доли секунды рассчитывает оптимальное распределение крутящего момента по колесам. Далее компьютер отдает приказ блоку управления дифференциалом: тот распределяет момент между осями и задними колесами в соответствии с сиюсекундной потребностью. На нужную ось он перебрасывает от 30 до 70% момента, на одно из задних колес – от 0 до 100%. Но это уже заслуга «железа», которое соответствует, если не превосходит электронику по количеству ноу-хау.

Главные новшества собраны в расположенном сзади дифференциале. Прежде всего, это электромагнитные многодисковые сцепления, которые впервые применены в автомобильной промышленности. Каждое ведает передачей момента к «своему» заднему колесу, правому или левому. Встроенные электромагнитные катушки изменяют положение сердечника магнита относительно его корпуса. Электронный мозг распоряжается, какой ток подать на магнит – тем самым сжимая пакеты дисков и плавно меняя распределение крутящего момента. Оба сцепления способны работать независимо друг от друга, но, естественно, под общим управлением компьютера. Модули сце-

«Агрегатоноситель» системы SH-AWD – прототип новой «Акуры RL» вот-вот запустят в серийное производство. Под капотом машины – V-образный мотор объемом 3,5 л и мощностью около 300 л. с.


Так выглядит электромагнитное сцепление «в сборе».

пления дополнены собственными планетарными передачами.

В тандеме с дифференциалом трудится ускорительный блок, делающий более надежным поведение автомобиля в крутых поворотах. Его миссия – принудительное «подкручивание» задних колес в виражах, чем он и отличается от привычных устройств.

Не секрет, что в повороте траектория движения внешнего заднего колеса смещается наружу относительно траектории передних колес. Проблема заключается в том, что при традиционной схеме трансмиссии заднее внешнее колесо вращается медленнее передних и тем самым препятствует полноценной передаче мощности. Как результат – ухудшение управляемости и риск заноса. Эту проблему и призван решить ускорительный блок SH-AWD.

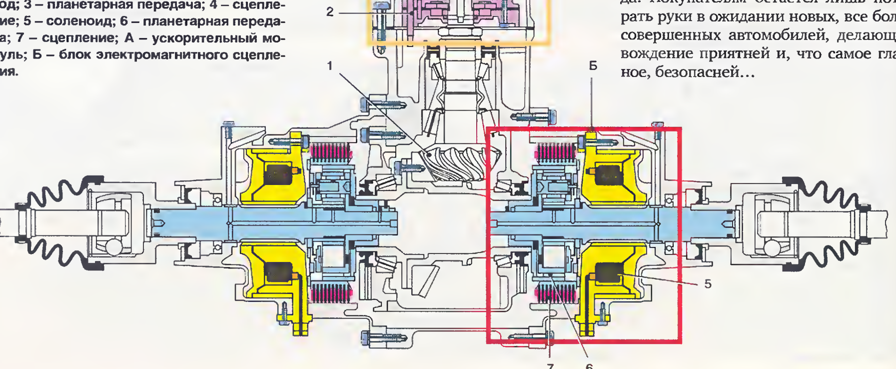
Во время движения по прямой шестерни планетарной передачи вращаются синхронно с карданным валом – скорость передних и задних колес одинакова. Стоит машине войти в поворот, как гидравлический привод посредством еще одного, уже третьего по счету модуля сцепления включает планетарную передачу в работу: при этом заднее колесо с нужной стороны «подкручивается» до оптимальной скорости!

Примечательно, что электроника отдает приказы, основываясь на информации о стиле вождения. Другими словами, если водитель вводит машину в поворот, держа ногу на педали акселератора, реакция электроники будет совершенно иной в сравнении с ситуацией, когда авто прописывает дугу по инерции или при торможении. Таким образом, SH-AWD позволяет изменять передачу момента, исключая явные проявления недостаточной или избыточной поворачиваемости машины.

Пожалуй, здесь можно было бы ставить точку: вышеперечисленных достоинств с лихвой хватит, чтобы убедить «хондовских» боссов быстрее дать новинке путевку в жизнь. Но дабы окончательно доказать полезность SH-AWD, разработчики приводят еще один аргумент.

Каждый водитель наверняка чувствовал, как при резком старте машина приседает на корму. В этот момент у полноприводных автомобилей возникает дефицит крутящего момента на колесах задней оси и избыток – на передней. Чтобы этого не происходило, система оборудована датчиком ускорения, фиксирующим момент, когда необходимо перебросить энергию к задней оси. Ну а при спокойной езде момент «уходит» на передние колеса, способствуя более стабильному поведению автомобиля.

Похоже, мы становимся свидетелями выведения новой породы полноприводных автомобилей – иноходцев. Думается, конкуренты не будут сидеть без дела и в скором времени представят свои версии активного полного привода. Покупателям остается лишь потирать руки в ожидании новых, все более совершенных автомобилей, делающих вождение приятней и, что самое главное, безопасней...



Задний дифференциал SH-AWD: 1 – гипоидная передача; 2 – гидравлический привод; 3 – планетарная передача; 4 – сцепление; 5 – соленоид; 6 – планетарная передача; 7 – сцепление; А – ускорительный модуль; Б – блок электромагнитного сцепления.

ЗАКОН «ЧИЗХОЛМА-БЕНЦА»

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

«Все, что может испортиться – портится».

Первый закон Чизхолма

КОШМАР НА УЛИЦЕ ДРЕЗДЕНА

Мартина Мюллер подъехала к очередному перекрестку на скорости около 40 км/ч. Зажегся красный, и... педаль тормоза внезапно провалилась под ногой почти до пола. Привычного замедления «Мерседеса-Е320» не последовало, хотя дама отчаянно давила на педаль. Мартина, опытный водитель (ежегодно наезжает 30 000 км), вовремя вспомнила о дополнительной педальке стояночного тормоза, и он сработал почти у края пересекаемой улицы. Понятное дело, контроллер управления интеллектуальной системой SBC фрау Мюллер заменили, но она теперь никогда не разгоняется выше 130 км/ч (это в Германии-то!), постоянно ожидая подвоха.

Подобные случаи, увы, не единичны. Например, датскому таксисту Дану Петерсену «посчастливилось» трижды испытать отказ SBC и в конце концов по милости электроники потерять задний бампер – сбой возник при развороте.

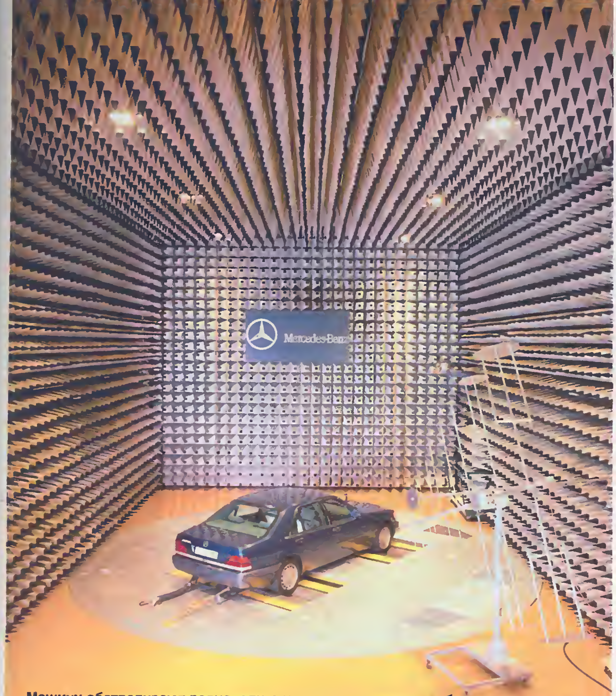
Так началась крупнейшая акция по отзыву «мерседесов» с передовой электронной системой тормозов – всего конвейер успели покинуть 680 000 таких автомобилей! И не было бы в этом ничего особенного – отзывы сегодня подобны рекламе (дескать, заботимся о клиенте!), если бы не последовавшее затем беспрецедентное решение – прекратить установку SBC и вернуться к традиционным тормозам.

ЧТО ЭТО БЫЛО?

Напомним вкратце, что устройство Sensotronic Brake Control, работавшее в новом Е-классе, а также в «Мерседе-

РОСТ ОТКАЗОВ ЭЛЕКТРОНИКИ

Год	Число отказов на 1000 машин	Доля отказов по вине электроники, %
1998	25,7	45,2
1999	26,6	46,4
2000	26,6	48,2
2001	25,6	49,7
2002	25,7	50,5
2003	26,1	59,2
2010	26,6	66,0



Машину обстреливают радиоволнами, проверяя, крепка ли броня экранов на узлах и кабелях.

У КОГО ЧТО БОЛИТ?

Как бы ни ругали электронику, а Интернет – великая вещь (когда он на рабочем столе, а не в автомобиле). Мы решили выяснить, что именно из электроники ломалось и стало причиной отзывов у разных фирм в последние годы. Вот впечатляющий список порой весьма курьезных дефектов:

1. «Рено-Эспас» 1996–1998 гг. – дефект кабеля лебедки подъема запасного колеса мог привести к потере запаски на ходу.

2. БМВ 3 – 7-й серий 2000–2001 гг. – перегрев электронного блока вентилятора охлаждения создавал риск перегрева двигателя и даже возгорания самого вентилятора.

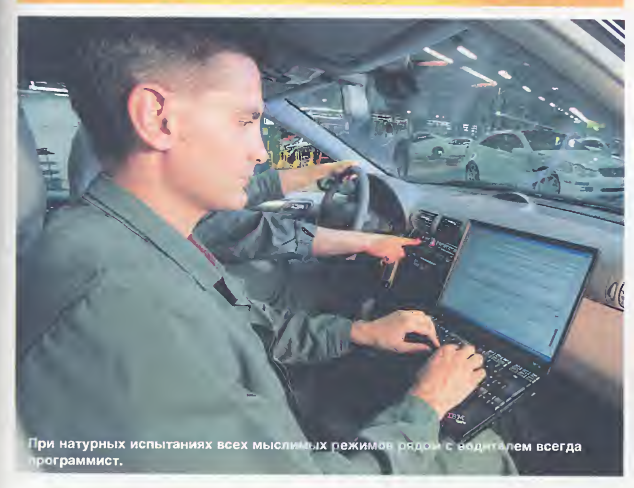
3. СААБ-900 1995 года, «Лянча-Федра» – самопроизвольно срабатывали подушки безопасности.

4. «Лянча-Тезис» – датчик угла поворота баранки мог на ходу врубить систему ESP и увести автомобиль с трассы.

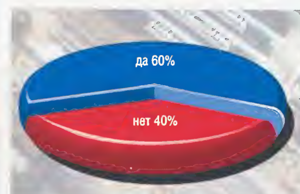
5. «ФИАТ-Стило» отметился прямо на СТО, ударяя боковыми подушками техникам по ушам, когда те подключали комбинацию приборов после ремонта.

6. Минувшим летом БМВ обратилась к владельцам с просьбой не ездить до осмотра на автомобилях с моторами V8 и V12 (выпуск с 13 мая по 12 июля) из-за дефектного контроллера.

7. А вот у «Субару» нынче вдруг «заглючили» «легаси» и «импрезы» 1997–1998 гг. – резкое нажатие на кнопку звукового сигнала могло активировать пиропатрон подушки…


При натурных испытаниях всех мыслимых режимов рядом с водителем всегда программист.

се-SL», SLR и «Майбахе», – это не что иное, как управление тормозами «по проводам»: давление в приводе создает не нога водителя (пусть даже усиленная вакуумом), а отдельный гидронасос. Водитель лишь отдает команду компьютеру, и тот открывает-закрывает нужные клапаны, причем для каждого колеса в отдельности. При этом учитывается множество факторов и параметров движения автомобиля. В итоге, когда все работает как надо,



Дает ли применение электроники в автомобиле преимущества?

В самом начале разработки тоже не обойтись без компьютера...

...затем собирают так называемую «доску» – нулевой цикл будущего автомобиля, где вся электронная начинка учится «жить дружно».

торможение получается эффективным и безопасным.

Если же вступает в силу первый закон Чизхолма, то в комбинации приборов загорается красный знак STOP, скорость автомобиля ограничивается 90 км/ч и в тормозной системе выделяется аварийный контур для передних (только!) колес. Причем такой, как был на машинах 40-х годов: без всяких усилителей, ABS и прочих систем стабилизации. Немудрено, что путь до остановки возрастает метров на 30 (при 100 км/ч) и самое неприятное – неисправность может возникнуть не только при безобидном развороте задним ходом, как у датчанина, но и на автобане при самой высокой скорости. В этом случае вежливое предупреждение компьютера о сбое рискует несколько запоздать.

Тут мы, пожалуй, оставим в покое весьма уважаемую фирму и поговорим, о том,

НУЖНА ЛИ ВООБЩЕ ЭЛЕКТРОНИКА?

В известном анекдоте о русском и американце, хвастающихся достижениями своих автопромов, наш соотечественник поразил оппонента тем, что его автомобиль сам доедет до дома безо всяких компьютеров: «Куда ж он из колеи-то денется!». Возможно, в этой шутке есть доля истины? Ведь чем сложнее система, тем выше вероятность поломки. Взгляните на таблицу количества отказов электроники, их долю в общем числе неисправностей. Ученые продлили ее до 2010 года, и, вероятно, их прогноз не так уж далек от истины. Есть и более детальные сведения на этот счет с разбивкой по изготовителям. Не будем вываливать всю информацию на головы читателей, но отметим: если общее количество отказов соответствует рейтингу надежности марок, то доля сбоев электроники удивительным образом колеблется в районе 50% с незначительными отклонениями. Это подтверждает, что проблема системная, и случай с «Мерседесом» лишь показал ее в новом свете – безопасности автомобиля.

Вспомним теорию вероятности: при надежности каждой электронной системы на уровне 0,99 (вероятность отказа – 1%) безотказность автомобиля с шестью компьютерами составляет всего $0{,}99^6=0{,}941$ (вероятность отказа уже 5,8%!). Кстати, в «Майбахе» около семидесяти контроллеров!

Ученые сформулировали условия, когда и при электронных устройствах автомобиль имел бы в целом уровень надежности 0,99. Оказывается, для этого нужно создать «компьютер» с надежностью 0,998 (опасность отказов не более 0,2%). Мало того, что электроника такого уровня могла бы по цене превратить «Гольф» в «Майбах» – становится очевидным, что труд электронщиков будет сизифовым. Едва вознамерятся определить под капот очередную (7-ю, 8-ю и т. д.) новинку, сразу возникнут супертребования к надежности не только ее самой, но и предыдущих шести. Иначе проблемы будут расти, как снежный ком!

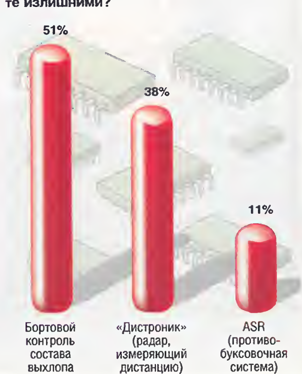
Но, возможно, множить и усложнять электронную начинку автомобиля вовсе не надо? Что, кстати, думают по этому поводу автовладельцы – ведь только они, в конечном счете, вправе решать, что им нужно, а что нет. Приведенные на диаграммах ответы на три основных вопроса весьма красноречивы.

Что ж, все понятно. И почему только наши «лады» не слывут самыми надежными в мире?

ЗАПОВЕДНИК КАРБЮРАТОРОВ

Их давно уже занесли в исчезающие виды. А зря: кое-где стоило бы создать заповедники! В доказательство пара свежих историй. Представьте: скорость под 80, вы в тоннеле. И вдруг... мотор глохнет, усилители руля и тормозов отказывают, сигнальные лампочки и стрелки приборов начинают бешеный танец. Ужас! Хорошо хоть автомобиль по инерции преодолевает участок с нечистой силой и все нормализуется. Такой случай произошел с Францем Эль-

Какие электронные помощники вы считаете излишними?



Левая рука на руле, правая на клавиатуре – неужели это будущее водителя?

Возможно, уже в скором будущем на АЗС появятся такие колонки для... перезагрузки и апгрейда. За определенную плату можно будет заправить обновленную версию с «заплатками» на обнаруженные дефекты программы.

мигером в районе тоннеля Губрист под Цюрихом. Его «Сценику» поменяли «мозги», но все повторилось так же и там же. Тогда рядом сел техник сервис-центра с диагностическим ноутбуком. О-па – компьютер вырубился вместе с контроллером автомобиля! Аналогичные шутки в этом проклятом месте откалывали и конкуренты – «Пежо-406». «Что-то носится в воздухе, вероятно, какая-то недопустимая для «французов» смесь радиоволн», – был вердикт специалистов.

А вот в Германии рядом с бундесверовским средневолновым передатчиком местные жители до сих пор предпочитают... карбюраторные автомобили без противоугонных систем. Во-первых, их и так не угоняют, а во-вторых, двери не блокируются сами по себе. Впрысковые машины здесь долго не живут – «сходят с ума». И это несмотря на миллиарды, которые тратят автоконцерны на исследования электромагнитной совместимости – видно, не все комбинации полей удается смоделировать в лаборатории...

Впрочем, кое-где на неосведомленности заезжих водителей можно и заработать. В одной немецкой деревушке есть, например, хитрый банкомат, который не отпускает автомобиль, припарковавшийся рядом: он его просто... глушит. Житель соседнего дома, недолго думая, купил эвакуатор и не знает простоев: в день выручает по десятку бедолаг.

ЧТО ЖЕ ДЕЛАТЬ?

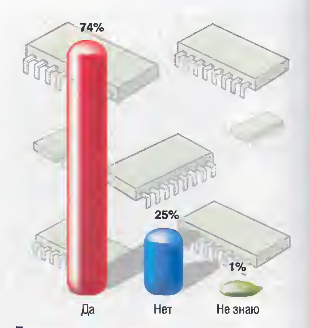
Этим извечным вопросом задались ведущие мировые производители автомобилей и комплектующих. Разумеется, никто всерьез не помышляет о возврате к карбюраторному прошлому – слишком много преимуществ у моторов, управляемых электроникой. Даже военные, традиционно считавшие механические системы более надежными на случай ядерного взрыва, напрочь убивающего микросхемы электромагнитным импульсом, давно уже сдались. Но вот сделать электронику по-настоящему сильным и стойким звеном в иерархии автомобильных устройств – настоятельное веление времени.

Застрельщиком новых инициатив выступил «Даймлер-Крайслер». Здесь взялись за разработку так называемой «нуль-дефектной культуры» производства, которая опирается на ряд заповедей и будущих стандартов. Теперь изготовителей комплектующих будут аттестовывать по пятиступенчатой шкале: лишь взобравшиеся на пятый, высший уровень смогут претендовать на поставку чипов для «Мерседеса».

Спешно разрабатывают стандарты и новые правила игры для производителей микросхем автомобильного назначения, а испытывать их будут обязательно в комплексе всей электронной начинки. Ведь связи между системами нынче стали столь сложны, что дефекты могут появиться именно в ходе нештатного взаимодействия отдельных контроллеров.

И, наконец, пожалуй, самое примечательное. Все более мощные и миниатюрные процессоры позволяют реализовать все новые и новые функции, но это усложняет интеграцию устройств, превращает руководство по эксплуатации в 300-страничный том и порой... просто никому не нужно. Ну, скажем, автоматическая установка люка в «противошумное» положение на автобане или запоминание регулировок сидений чипом в ключе зажигания... Специальная группа на «Мерседесе» уже выявила 600 (!) лишних «примочек» и намерена удалить их из будущих автомобилей.

Может, скоро «догоним и перегоним»? Будь проще, и к тебе потянутся... □



Делает ли электроника машины менее надежными?

ДВАЖДЫ ЗЕЛЕНЫЙ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ.
ФОТО: ФИРМА VOLVO

По сложившейся традиции журналисты ЗР участвуют во многих автопробегах. Едва стартовала во Владивосток экспедиция «Нашей марки», как нас пригласили на демо-тур грузовиков «Вольво» по городам Сибири и Урала. Туда, где есть представительства и сервисные станции «Вольво Тракс». Уфа, Екатеринбург, Новокузнецк, Омск, Новосибирск, Красноярск. Из четырех машин две – самосвал FM12 и седельный тягач FH12 собраны в Зеленограде (ЗР, 2003, № 11), третьим стал фургончик FL6, а большой зеленой «изюминой» пробега – «чистокровный швед», топ-модель концерна – «Вольво-FH16». В этом году только начинаются их поставки в Россию, и велико было искушение проверить флагмана на трассе.

ВЕРНОСТЬ РАЗМЕРУ

После модернизации основного для больших «вольво» двигателя D12 (напомним, эти дизели ставят также на катера, яхты и прочие суда), замены в производстве ветерана D10 на D9A дошла очередь и до 16-литрового мотора. Прежний, тоже рядную «шестерку» с турбонаддувом и интеркулером, выпускали до осени 2001 года. Конструктивно «новичок» – это подросший на 4 литра D12D с размерностью ветерана: диаметр цилиндра 144 мм, ход поршня 165. Распредвал, управляющий 24 клапанами и шестью насос-форсунками, в угоду жесткости переместился в головку, только приводится со стороны маховика через каскад шестерен. Так и в кабине тише, и отобрать 100-киловаттную мощность на агрегаты надстройки легче. (Напомним, подобная схема, только без отбора мощности, используется на КамАЗе с середины 70-х.)

Настройкой «мозгов» двигателя, цикловой подачи электронно-управляемых насос-форсунок и производительности турбокомпрессора

Вдвоем вам любая дорога по плечу.

В жилом отсеке всегда заказан столик на двоих.

получают мощность 550 или 610 л. с. При одинаковом (2000 кгс/см²) давлении впрыска применили разные распылители. Более слабому мотору достались «пятидырчатые», мощному – с шестью отверстиями. Учтена каждая капля солярки – удельный расход всего 189 г/кВт·ч. Для России машины оснащают фильтрами грубой очистки топлива с электроподогревом. Конечно, лето не лучшее время, чтобы проверить их в деле, но на нашей товарной солярке на всем протяжении маршрута машины даже не чихнули. Нет и черного дыма на тягунах – требования Евро III соблюдаются не на словах. Неспроста, видимо, машина окрашена в зеленый цвет.

Дизели «Вольво» славятся своим ресурсом под два миллиона километров. Для новичка планку опускать, конечно, не стали. Ныне на всех двигателях, начиная с D9A, стоят составные поршни со стальными днищем, бобышками и алюминиевыми юбками – залог долговечности цилиндро-поршневой группы. За качество и стабильность смазки отвечают водомасляный теплообменник, три фильтра – два полнопоточных и один байпасный, перепускной. При засорении двух основных, но чаще при холодном пуске в главную магистраль поступает процеженное через него масло. Его, кстати, в системе 42 литра, поэтому замена предусмотрена через 90 тыс. км. Но это на автомагистралях Европы, у нас – при строительных и городских перевозках и сернистой солярке – эту операцию придется делать вдвое чаще.

АХИЛЛЕС И ЧЕРЕПАХА

В зависимости от настройки «мозгов» двигателя изменяется не только мощность, но и крутящий момент – 2500 и 2800 Н·м, однако трансмиссия машин почти одинакова. Сцепление только двухдисковое диаметром 394 мм, оттяжного типа с диафрагменной пружиной и пневмоусилителем.

На Западе давным-давно стандартом SAE унифицированы крепежные размеры картеров КП. На больших машинах это SAE-1: на любую можно поставить коробку ZF или, к примеру, американскую «Итон». Это у КамАЗа, ЯМЗ и ЗИЛа все размеры разные – не иначе, чтобы сбить с толку вероятного противника. Но «Вольво» чужое не нужно, коробки и мосты для тяжелой серии делают сами.

Для нового грузовика FH16 разработали коробку VT2814B с прямой или повышающей передачей, взяв за основу известную у нас VT2514B (цифры в обозначении: 28 и 25 – крутящий момент двигателя в Н·м, деленный на 100; 14 – количество передач). Это полностью синхронизированный агрегат с трехступенчатой основной коробкой, двухдиапазонным планетарным демультипликатором и делителем со встроенной тихоходной передачей-«черепахой».

Основной КП, «черепахой» и задним ходом управляют рычагом через тросы, демультипликатором и делителем – электропневматическим приводом с двумя клавишами. Обязательная для подобных коробок система смазки под давлением оснащена полнопоточным фильтром. По заказу для эксплуатации в тяжелых режимах устанавливают датчик температуры масла, водомасляный теплообменник, аварийный насос гидроусилителя руля, коробку отбора мощности и, конечно, гидравлический трансмиссионный тормоз-замедлитель (ретардер). Известная по «Вольво-FH12» электронно-управляемая механическая коробка I-shift пока не доросла до крутящего момента 16-литрового двигателя – все впереди.

Колесная формула нового FH16 гибко учитывает условия эксплуатации. Седельному тягачу достаточно 4x2, магистральному грузовику – 6x2, а лесовозу и 6x4 мало, но полноприводных модифика-

ций не будет. Ведущие мосты аналогичны FH12 и подразделяются по нагрузке и типу главной передачи.

Самое малое передаточное число у одинарных гипоидных мостов низкорамных тягачей с широкопрофильными шинами – всего 2,1, а самое большое – 7,21 у автопоездов полной массой 100 тонн. Конечно же, такому богатырю положены мосты со ступичными планетарными редукторами и всевозможными блокировками.

СУДЬБА БАРАБАНЧИКОВ

В демо-тур отправили усредненный, хотя и выставочный экземпляр, а ведь уже существует множество модификаций FH16. Предлагают три высоты шасси: 1000, 900 и 850 мм. Еще более разнообразны варианты колесной базы. У тягачей 4x2 – 3500, 3600, 3700 и 3800 мм; 6x4 – 3050, 3200, 3400 и 3600 мм, а самые длинные, конечно же, бортовые грузовики. Здесь база доходит до 6500 мм. Любимые скандинавами «ленивые» мосты при схеме 6x2 располагают перед ведущей осью или сзади нее. При заднем расположении их делают подъемными и снабжают рулевым управлением – гидравлическим или обычной механикой, иначе при разворотах такой «крокодил» быстро сотрет шины до корда.

Подвеска на выбор: полностью пневматическая, комбинированная – впереди параболические рессоры, сзади – пневмоподушки или полностью рессорная для машин 6x4 и 8x4. Есть одна особенность редукторных мостов с рессорной балансирной подвеской: на них устанавливают только барабанные тормоза с S-образными разжимными кулаками, которые на Западе уже сходят на нет. Дисковые тормоза – на мостах с пневмоподвеской: именно такие были на нашем FH16.

Горы на Южном Урале не очень высокие, но здесь-то и проявились способности зеленого «Вольво». На подъемах из автопоездов более-менее сопоставимы с «Вольво» суперМАЗы с 400-сильными ЯМЗ-7511. Но абсолютным лидером оказался маленький автопоезд – пожилые «Жигули»-«шестерка» с высоким тентованным прицепом, груженные и в салоне какими-то коробками. Еще бы – 40 «лошадей» на тонну полной массы. А вот на спусках FH16 действительно нет равных.

Отечественные грузовики сходят с гор на чуть большей скорости, чем забираются на них, и все равно над трассой стоит запах горелых накладок. Неоспоримо преимущество дисковых тормозов у «Вольво», но самое главное – взаимодействие горного тормоза, компрессионного моторного и гидравлического трансмиссионного – ретардера.

Когда рычажок дополнительной тормозной системы в положении «автомат», в первую очередь заработает именно она. Если эффективности почти в 500 кВт не хватает, при дальнейшем нажатии на педаль вступают в работу колесные дисковые механизмы, цепко держа на спуске груженый автопоезд. (Говорят, чертежи отечественного ретардера который год пылятся на кульманах инженеров ЯМЗ...)

Установленный на коробке передач гидрозамедлитель обеспечивает торможение даже в момент переключения передач.

ГДЕ ДЕНЬГИ ЛЕЖАТ

Чтобы сразу внушить почтение и нагнать страху на конкурентов, дизайнеры стремятся подчеркнуть исключительность флагманской модели грузовика. Даже окраска у FH16, как у роскошных легковых авто, – зеленовато-серым «хамелеоном». На «фасаде» – обилие хрома, в интерьере – натуральная кожа и кирпичного цвета велюр. На имидж работают аэродинамические обтекатели, спойлеры, колпаки колес. Удобные сиденья в трех вариантах исполнения, огромного объема кабина, широкие спальные полки, есть даже маленький сейф для денег и путевой документации. «Автономка», кондиционер, холодильник, полочка под TV, шкафчик для микроволновки. Надоело ехать – остановись там, где красиво, отдохни, выпей кофе, поставь видеокассету с культовым фильмом про дальнобоев – «Черный пес» с Патриком Суэйзи. Ты такой же, как он, и даже круче, и ты едешь на зеленом тягаче «Вольво». Вдвоем вам любая дорога по плечу. □

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: **КОНСТАНТИН ЯКУБОВ**

Мало кто может похвастать такой широкой гаммой выпускаемых автомобилей, как «Мерседес»: легковые, грузовики и, конечно, автобусы – от миниатюрного «Ванео» до городских гармошек «Конекто» и «Цитаро». В России лидером продаж стал туристический «Интуро-О560» турецкого филиала «Мерседес-Бенц».

В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ

Автобус не карьерный самосвал – кроме мощности и ресурса, от его двигателя требуют экологической чистоты, иначе не на всякий курорт пустят. На «Интуро» с 1999 года стояла рядная «шестерка» OM441LA Евро II объемом 11 литров и мощностью 340 л. с., а два года назад ее сменил более современный 12-литровый OM457 Евро III мощностью 354 л. с. Чтобы не поднимать пол в задней части автобуса, двигатель положили на бок. От вертикального исполнения он отличается подвеской, коллекторами, поддоном и некоторыми деталями системы смазки. Добавим, что мотор оборудован устройством автоматического контроля и долива масла, с резервуаром в половину объема системы – водителю в белой рубашке и при галстуке не придется, бросая тень на репутацию «Мерседеса», открывать капот даже из-за такой мелочи.

При заднемоторной компоновке радиатор размещают тоже поблизости, в заднем свесе. В угоду компактности его поставили продольно, выкроив место для огромного глушителя фирмы «Эберспехер» – тишина тоже требует жертв. Для отопления салона и предпускового разогрева двигателя в систему охлаждения включен мощный жидкостный отопитель «Вебасто-Термо 300» или, по заказу, «Термо-350». Есть электроподогрев фильтров и топливозаборников в обоих баках. Кстати, «мерседесовские» дизели с индивидуальными для каждого цилиндра мини-ТНВД славятся своей экономичностью, и запаса в 415 литров дизтоплива хватает более чем на полторы тысячи километров – в самый раз для наших просторов.

Трансмиссия – типичная для европейского автобуса. Однодисковое сцепление с диафрагменной корзиной оттяжного типа, гидропривод с пневмоусилителем, одинарная гипоидная главная передача. Хороша шестиступенчатая коробка – передаточные числа от 8,17 до 1,0, и в пробках можно ползти, и на трассе стрелку спидометра уложить на «110». Электронно-пневматическое управление коробкой передач досталось более дорогим модификациям – для России в самый раз «механика» на тросах с пневмоусилителем. И обязательный для автобуса такого класса ретардер – трансмиссионный гидравлический тормоз-замедлитель. Здесь он от фирмы «Фойт», известной у нас по автоматическим коробкам, производство которых налажено в Казани.

В мировой практике на автобусах все шире применяют переднюю независимую подвеску. «Мерседес» еще

Несмотря на обилие приборов и кнопок, разобраться и привыкнуть к ним довольно просто.

Хотя и плотно упаковано, но все как на ладони.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ ИНТУРО 0560»

Общие данные	
Вместимость (мест для сидения)	44+1+1
Размеры, мм:	
длина	12 000
ширина	2500
высота	3330
база	6080
Снаряженная масса, кг	12 575
Полная масса, кг	18 000
Максимальная скорость, км/ч (с ограничителем)	110
Цена в России, тыс. евро	**258**

Поручни у кресел придают интерьеру нотку оригинальности.

в 70-х годах одним из первых оснастил ею свою туристическую серию. У «Интуро» она электронно-управляемая, пневматическая, двухбаллонная, шкворневая, на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости. Задняя попроще, конструктивно похожа на «икарусную». Две сварные продольные балки, на краях по пневмобаллону и амортизатору, реактивные штанги на сайлент-блоках.

Тормоза – дисковые, вентилируемые, электронно-управляемые, разумеется, с ABS и ASR. Напомним, им помогают ретардер и моторный тормоз.

ПОЕЗД ДО СТАМБУЛА

Каркас кузова сваривают в Германии, на стапелях завода в Ульме, там же фосфатируют и грунтуют. А дальше его везут железной дорогой по пути следования знаменитого «Восточного экспресса» в Стамбул, где окрашивают, вклеивают стекла, навешивают агрегаты и собирают окончательно.

Кузова «Интуро» делают в расчете на долгую жизнь. Все стальные панели, арки колес, ступени оцинкованы. Багажные люки, крышка моторного отсека, бамперы, передняя панель – то есть все, что ниже молдинга, – из стеклопластика, лишь некоторым сервисным люкам достался алюминий. И лакокрасочный слоеный «пирог» приготовили отменный, из самых лучших ингредиентов.

Но понятиями «экономичность», «долговечность», «ресурс» оперируют эксплуатационники, а пассажирам интереснее комфорт и безопасность. Этим требованиям отвечают и новые кресла. Они удобны, со всеми необходимыми регулировками и установлены так, что колени рослого пассажира не подпирают спинку переднего сиденья. Кроме того, снабжены столиками и ремнями безопасности. К услугам пассажиров кондиционер, холодильник, мини-кухня с кофеваркой, туалет. Электроника позволяет слушать экскурсовода, музыку или смотреть кино – два телевизора установлены впереди и в середине салона – видно всем, кроме водителя. У него другой «экран» – дорога...

Огромное ветровое стекло с электроподогревом – зимой щетки не примерзнут к стеклу. Водительское сиденье от «Рекаро» на пневмоподвеске, информативная панель приборов, удобный руль с традиционными для «мерседесов» четырьмя спицами, зеркала с электроподогревом и дистанционным управлением. Все сделано для того, чтобы пассажиры и водитель с одинаковым удовольствием садились в «Интуро» в предвкушении интересного путешествия. □

ПУТЬ САМУРАЯ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ

На Украине теперь целых три автобусных завода. Львовский, бывший флагман автобусостроения в СССР, молодой Бориспольский, под Киевом, и в Черкассах – реконструированный из авторемонтного, где чинили ПАЗы. Черкасским автобусам, кроме индекса, дали собственное имя – «Богдан», в честь гетмана Хмельницкого, заключившего военно-политический союз с Россией. Это единственный в СНГ автобус, собираемый из японских, от грузовика «Исудзу», узлов и агрегатов. На Украине таких работает более 3000, а теперь они появились и в Москве, заполнив пустующую нишу между «Газелью» и ПАЗом.

Еще в конце 30-х годов «Исудзу» приобрела лицензии на производство двигателей МАН и «Дойц». Тогда на их основе в первую очередь для армейских грузовиков разработали собственные моторы воздушного охлаждения. Ныне выпускают автомобильные дизели от рядной 2,5-литровой «четверки» до V10 объемом 30,4 литра!

На «богданы» А-092 для России ставят мотор объемом 4,75 л с турбонаддувом и интеркулером, мощностью 146 л. с. при 2300 об/мин и крутящим моментом 470 Н.м при 1600 об/мин, соответствующий нормам Евро III.

Японцы разработали его для грузовиков «Эльф». Чугунные головка и блок, нижний распредвал со штангами в приводе, сухие тонкостенные гильзы. Привод распредвала, насоса ГУР, рядного ТНВД (никаких ремней, насос-форсунок и «коммон рейла») – шестернями со стороны маховика. Из особенностей конструкции разве что общий, в одной отливке, корпус крышек коренных подшипников, придающий особую жесткость блоку, и шатуны с крышками на четырех болтах.

В Черкассах двигатель оснастили компрессором. Пневмосистема простейшая: силикагелевый осушитель, пара ресиверов, приводы открывания дверей и пневмобаллоны, работающие вместе с рессорами задней подвески. Однако тормоза остались гидравлическими с вакуумным усилителем, спрятанным под панелью приборов.

«Эльф» – существо бескапотное, и «Богдану» очень кстати пришлось его четкое тросовое управление шестиступенчатой синхронизированной коробкой. Интересно, что стояночный барабанный тормоз смонтирован по старинке, на вторичном валу коробки.

Задний мост с одинарной гипоидной главной передачей, поэтому не гудит, как редукторный на «Икарусе». Кстати, колеса в 17,5 дюйма к ступицам заднего моста крепятся футорками и гайками. Крепеж, проклятый не одним поколением наших водителей, еще жив в Японии.

Проектировали «Богдана» украинские специалисты из бывшего львовского НИИавтобусостроения.

Автобус, как и корабль, начинает свою жизнь на стапеле, иначе геометрию каркаса кузова не выдержать. Ферму сваривают из прямоугольных труб, потом фосфатируют и грунтуют. Передняя и задняя панели и многие другие детали – из стеклопластика. Бока, крышу, ступени, арки колес делают из стального листа с двусторонней оцинковкой. Способ крепления – сначала клей, дополнительно сварка или клепка, далее грунтование, окраска и обработка мастиками низа и ферм изнутри.

Заниженный пол в проходе и небольшие колеса позволили обойтись лишь двумя ступеньками: украинские бабушки такой компоновкой довольны. Остальное зависит от заказанного исполнения: городской автобус, пригородный или туристический. Разные по уровню комфорта сиденья и другие стекла. Городским положены простые с резиновым уплотнителем, туристическому – тонированные вклеенные.

Нашим перевозчикам понравится низкий расход дизтоплива – 18–22 литра на сотню и солидный ресурс агрегатов. Говорят, моторы А-091 способны ходить по миллиону, пока удалось посмотреть только двигатели с пробегом 400 тысяч. Сухие, без следов подтекания масла и клубов дыма из трубы, с хорошей мощностью и небольшим расходом топлива. Работают, как и все японцы, целеустремленно, с максимальной отдачей и минимальным «отпуском» на ремонт. □

ИЗ ВЕКА В ВЕК ПЕРЕХОДЯ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. РИСУНОК: **КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК**

ИСТОКИ

О столетии «Роллс-Ройса» в этом году слышали, наверно, даже те, кто совсем далек от мира автомобилей. Настоящая слава к фирме, образованной в 1904-м, пришла двумя годами позже, когда был представлен знаменитый «Сильвер Гоуст» («Серебряный Дух»), буквально покоривший состоятельных покупателей роскошью и тщательностью отделки, прекрасными ходовыми качествами, надежностью (ЗР, 2001, № 7).

На шасси «Сильвер Гоуста» построили множество самых разных кузовов, а в 1919-м он послужил основой для «Роллс-Ройса 1EX» (EX – экспериментальный). Под этим бесхитростным индексом фирма делала свои прототипы вплоть до 1957 года. Последним (теперь предпоследним!) был 45EX.

Экспериментальные автомобили не афишировали, не демонстрировали публике, на них просто отрабатывали идеи будущих серийных машин. Но кузова для прототипов, конечно же, заказывали постоянным поставщикам фирмы – самым именитым мастерским Британии. Начиная второе столетие своей истории, компания «Роллс-Ройс» решила продолжить старую традицию.

ИСПЫТАНИЕ ЧУВСТВ

Сделать достойный подарок такому юбиляру, как «Роллс-Ройс», тем более на 100-летие, еще сложнее, чем одарить всевластного монарха. И лучший презент знаменитая фирма преподнесла себе сама, представив концепт «Роллс-Ройс 100EX» (100, разумеется, не порядковый номер, а напоминание о юбилее). Термин «концепт» создатели машины не принимают, им по душе «экспериментальный автомобиль». Четырехместный кабриолет длиной без малого 5,7 м (всего на 165 мм короче «Фанто-

Таким наш художник видит кабриолет на базе «Роллс-Ройса Фантом».

Rolls-Royce EX100 представлен на автосалоне в Женеве в 2004 году.

ма») – не макет, а ездящий прототип.

Творцы «Роллс-Ройса» понимают – такие машины нельзя воспринимать рассудком, и дизайнеры, во главе с Яном Камероном, старались воздействовать на эмоции. Автомобиль, по замыслу, должен, в частности, ассоциироваться с изящной быстроходной яхтой, а поэтому не только «корму» – пол багажника, но и крышку, под которую прячут тент, верх дверей и даже пол в салоне отделали обесцвеченным тиковым деревом.

А теперь почувствуйте дыхание XXI века: пространственная рама 100EX, как и у серийного «Фантома», – из алюминия, панели кузова – из композитных материалов. Из алюминия же – мощная рамка ветрового стекла и капот. Причем обе детали выфрезерованы из цельных заготовок!

Вернемся... в 1930-е. О них напоминают огромные двери, открывающиеся назад. Это не только дань ностальгии, в машину очень удобно входить (именно – входить, а не влезать!) и усаживаться на оба ряда сидений. Кстати, сзади просторно почти так же, как в «Фантоме»: база-то всего на 100 мм меньше. Вместо новомодных жестких складывающихся крыш дизайнеры предложили классический мягкий тент, правда, сворачивающийся очень компактно. Изнутри крышу отделали тканью из шерсти и кашемира. Отцы юбилейного концепта утверждают, что способны создать абсолютно «бесшумный тент», но в данном случае старались, чтобы особое романтическое ощущение у обитателей «Роллс-Ройса» вызывал... звук каплей дождя.

Двигатель на 100EX – 9-литровый V16. Кстати, о подобном моторе Генри Ройс думал еще в 1930-м, остановившись все-таки на 12-цилиндровом агрегате. Иных данных о нынешнем двигателе, кроме того, что он атмосферный, фирма не приводит. Верность традициям! Долгие годы компания вообще не указывала мощность своих двигателей, заявляя, что она «достаточная». Можно не сомневаться, что таковой обладает и 9-литровый 64-клапанный агрегат.

ПРОГНОЗ

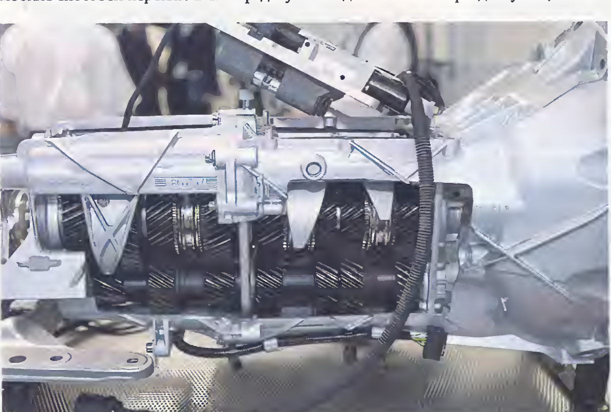
Фирма заявляет, что не планирует выпуск этой машины, тем самым подогревая слухи, что дебют кабриолета с двумя R на решетке радиатора не за горами. Поговаривают даже, что он будет четырехдверным. Думается, это, как и появление серийного мотора V16, все-таки маловероятно. Двадцать первое столетие диктует свои законы. Ведь даже в концепте, построенном по классическим канонам, дерево ручной обработки соседствует с алюминием и композитными материалами. □

Первые «роллс-ройсы» серии EX в свое время выглядели не менее эффектно, чем нынешний прототип.

СЕМЬ РАЗ ВКЛЮЧИ

Спортивные автомобили становятся все мощнее и быстрее, а вот процесс переключения передач не очень поддается модернизации. С гоночными машинами проще – там давно работают коробки без синхронизаторов с ручным или автоматическим переключением. Но для дорожных машин их характеристики неприемлемы – слишком уж жестко происходит смена передач. Да и трогаться с места на них лучше с пробуксовкой – металлокерамические гоночные сцепления «нежности» не любят.

Опытный водитель на обычном автомобиле способен переключить передачу за 0,3–0,4 с, в идеальном случае (и без заботы о механизме) – за 0,15–0,2 с. Быстрее невозможно – дело даже не в способностях человека, а в физике самого процесса: синхронизаторы просто не успевают. Во времена, когда «заряженные» версии серийных машин набирают «сотню с места» за пять секунд, десятые доли становятся более чем весомыми.



Вся автоматика как на ладони. Вверху – гидропривод сцепления.

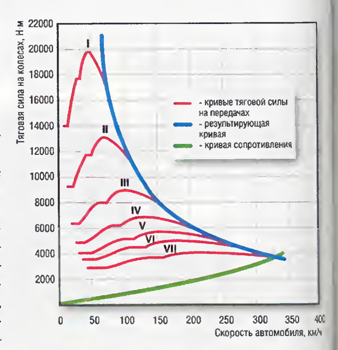
Не удивительно, что для нового БМВ-М5 с двигателем мощностью свыше 500 л. с. разработали специальную коробку передач. Семиступенчатый агрегат SMG Mk III Drivelogic отличает уникально малое время переключения – 0,065 с. Это втрое быстрее результата гонщика. В чем секрет такого достижения?

В конструкции, на первый взгляд, все просто. Семиступенчатая коробка традиционной двухвальной схемы с гидравлическим приводом и электронным управлением работает в паре с двухдисковым сцеплением. Два диска позволяют уменьшить инерцию и при скромном диаметре справляются с крутящим моментом до 550 Н·м. Специалисты БМВ относят коробку к третьему поколению SMG (Sequential M Getriebe). Первое дебютировало с прошлым БМВ-М3 и получило противоречивые оценки у требовательных водителей – не понравилась «задумчивость», хотя переключало передачи не хуже тренированного спортсмена. Второе поколение зарекомендовало себя гораздо лучше, но все равно было далеко от идеала. В отличие от предшественников, новый агрегат изначально проектировали исключительно под «автомат».

В системе нет механической связи между органами управления и исполнительными механизмами, это позволяет уменьшить время срабатывания. Нажатие рычага на руле или движение селектора на трансмиссионном тоннеле – и процесс переключения запущен. Блок управления посылает сигнал электромагнитным клапанам, и гидропривод с давлением 9 МПа делает свое дело: выжимает сцепление, выбирает передачу, перемещает синхронизаторы, отпускает сцепление. Двигатель подстраивается под этот процесс автоматически, хотя водитель не отпускает педали газа – система управления им связана с контроллером коробки передач высокоскоростной шиной данных. Переключение «вниз» сложнее: автоматика не забывает про «двойной выжим» и «перегазовку». То, о чем современные водители давно не вспоминают.

Коробка БМВ-М5 насчитывает 11 базовых программ: шесть ручных и пять автоматических. В ручных варьируются время и «агрессивность» переключений, в автоматических также алгоритм и чувствительность к стилю вождения. Семь ступеней – не прихоть, а вынужденная мера, чтобы выжать из мотора все возможности. Ограниченной электроникой «максималки» – 250 км/ч БМВ-М5 достигает на пятой передаче, две высшие – повышающие. Впрочем, с отключенным электронным «поводком» автомобиль способен развить скорость более 320 км/ч, так что «отвязанному» БМВ шестая и седьмая передачи как раз впору. А в реальных условиях они могут экономить топливо.

Почему конструкторы БМВ не пошли по пути «Ауди», предложившей год назад «механику» DSG с двумя сцеплениями, что позволяет переключаться совсем без разрыва потока мощности? У них на это свой ответ: переключения должны быть заметными, иначе пропадет «чувство» спортивного автомобиля, за которое и покупают мощные и дорогие машины. А секрет комфорта, по их мнению, прост: все дело во времени переключения. Если пауза в ускорении меньше 0,1 с или больше 0,25 с, то рывок практически неощутим – это связано с инерцией верхней части тела и головы. Значит, переключаться надо либо еще быстрее, либо медленнее. Честно говоря, верится с трудом. Может, вскоре удастся попробовать?



Тяговый баланс для БМВ-М5. Семь передач – минимум!

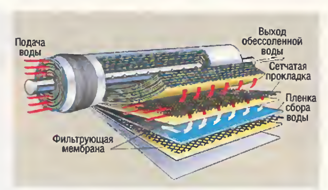
ВЫ ВСЕ ЕЩЕ КИПЯТИТЕ?

Тогда мы пойдем не к вам, а на современное аккумуляторное производство, где вода превращается в аналог дистиллированной, не нагреваясь до точки кипения. Чтобы не ходить далеко, посмотрим, как решают энергетические и экологические проблемы на заводе ИСТА Украинской национальной аккумуляторной компании, где весь технологический процесс подготовил немецкий партнер «Варта» (Varta).

Теплоемкость воды очень велика, и нагреть ее до кипения можно, лишь истратив массу киловатт. А уж чтобы испарить до последней капли – и подавно. Теперь в банках аккумуляторной батареи плещется вода, которую правильнее называть обессоленной. Ее не кипятили, а пропускали через колонки, заполненные так называемыми ионитами – ионообменными смолами. В ходе довольно сложных физико-химических процессов ионы металлов (именно они недопустимы в будущем электролите) связываются с гранулами фильтрующей набивки, а на выходе получается вода, по свойствам идентичная дистиллированной. На ИСТА она проходит двухступенчатую очистку, в результате чего удельная проводимость не превышает 10 мкСим/м.

Но куда деваются вредные ионы? Как только датчики на выходе фильтров зарегистрируют повышение электропроводности воды сверх определенного уровня, поток переключают на другие колонки, а насыщенные солями иониты направляют на регенерацию. «На круг» обессоливание примерно впятеро дешевле дистилляции!

Итак, цикл замкнулся, но надо еще утилизировать старые батареи. По всей Украине уже организован их прием, в том числе от частных лиц. Доллар, который можно получить за одну батарею, – деньги, конечно, небольшие, но и хлопот нет – адреса пунктов вторсырья и режим их работы всем известны. Не случайно батареи ИСТА «Оберон Голд» заняли место под капотами новеньких «опелей-астра» – немцы ценят не только качество, но и экологическое самосознание поставщиков.



Фильтрующий элемент в разрезе. Вода, просачиваясь сквозь мембраны, очищается от солей и стекает вдоль собирающей пленки к центральному коллектору.

Эти разнокалиберные батареи, собранные по всей Украине, сегодня еще просто хлам, но завтра обретут вторую жизнь.

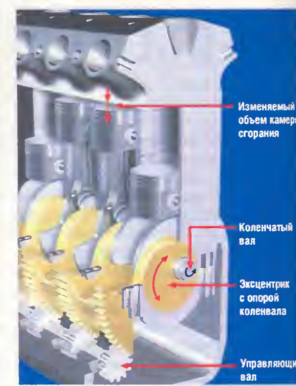
НЕТ НИЧЕГО ПОСТОЯННОГО

Переменной скоро станет и такая традиционная константа, как степень сжатия. В принципе, это не новость: фирма СААБ несколько лет тому назад показала прототип мотора с отклонявшимся блоком цилиндров. В двигателе же, предложенном и испытанном фирмой «FEV Моторентехник» из Аахена, коленчатый вал может не только вращаться, но и смещаться вверх-вниз.

Зачем это нужно? Известно, что для достижения максимального КПД двигатели работают на грани возникновения детонации. А грань эта сильно зависит от режима. При полной нагрузке, да еще с турбонаддувом, критичной может стать и степень сжатия 8:1. А вот на режиме частичной нагрузки вполне допустимым оказывается куда большее значение вплоть до 15:1. Обычно границу детонации отодвигают, смещая момент зажигания – сегодня электроника умеет это делать мгновенно и в широких пределах. Вот только уменьшение опережения приводит к снижению КПД, напрочь убивающему весь выигрыш от высокой степени сжатия.

Принцип передачи крутящего момента от плавающего коленвала к неподвижному валу коробки передач. Роль «поводков» в реальности выполняют эксцентриковые шайбы, но сути дела это не меняет.

Выход в изменении объема, остающегося над поршнем в верхней мертвой точке. «FEV Моторентехник» предложила устройство VCR (Variable Compression Ratio), в котором коренные подшипники коленвала установлены на специальных эксцентриках. Последние могут поворачиваться взад-вперед, перемещая тем самым ось вращения коленчатого вала вверх или вниз. Есть, правда, одна проблема: коробка передач укреплена жестко. Как же передать на нее крутящий момент от плавающего коленвала? Для этого создали подвижные «поводки», благодаря которым удается передавать вращение, несмотря на взаимное смещение осей входного и выходного валов (см. рис.). Главное – вся эта механика размещается в маховике, а эксцентрики – внутри обычного блока цилиндров и картера.



Схематический разрез двигателя с системой VCR.

Идея прошла проверку на 1,8-литровом двигателе «Ауди-ТТ». Степень сжатия варьировали от 8:1 до 16:1. Управляющий электромотор обеспечил переход между этими значениями в течение 0,1 с вниз и 0,3 с вверх (в последнем случае он «боролся» с давлением газов в цилиндрах). Экспериментальный двигатель наработал в автомобиле без проблем 1200 часов. Расход топлива после включения системы снижался на 8–9%, а увеличение стоимости такого мотора по сравнению с обычным оценивают всего в 300 евро.

ПЕРЕВОРОТА НЕ БУДЕТ!

Страшное сообщение на этот раз пришло из Австрии: автобус с 48 туристами упал с 30-метрового обрыва, несколько раз перевернувшись. Погибли пять человек. Трагедия! Но ведь всего пять – скажет кто-то. Да, это результат того, что безопасность автобусов постоянно совершенствуется. Пассажирские кресла оборудовали ремнями безопасности, но они не спасли бы людей, если бы не выдержал и «сложился» кузов.

Сегодня испытания автобусов опрокидыванием предписаны европейскими нормами ECE-R 66, хотя некоторые производители, например «Евобус» (дочерняя фирма «Мерседес-Бенц»), сами проделывали это уже с начала 1980-х.

Однако лучше, конечно, не переворачиваться вовсе. Тут веское слово за системами активной безопасности. Скажем, систему стабилизации ESP в легковых автомобилях применяют давно, но просто перенести ее в автобус не удавалось. Во-первых, у него заднемоторная компоновка, во-вторых, подвески ради комфорта сделаны предельно мягкими и, в-третьих, у автобуса огромные передний и задний свесы. Но вот сейчас фирма «Евобус» все же решила ввести ESP в качестве серийного оснащения моделей «Мерседес-Бенц Травего» и «Сетра Комфорт-класс 400».

Еще одна система отслеживает положение автобуса на полосе движения. Подобные устройства уже ставили на грузовики, где они предупреждали водителя об опасности «барабанной дробью». Но в автобусе полно пассажиров! Их-то зачем пугать? Поэтому в сиденье водителя вмонтировали вибраторы: свои ошибки шофер ощущает… пятой точкой. А чтобы избежать лишних срабатываний, сигнализация активируется лишь при скорости выше 80 км/ч и при отключенных указателях поворота.

Автобус без системы стабилизации сейчас лег бы набок, не будь на нем страховочного пятого колеса.

Здесь роль «подпорки» играет электроника ESP.

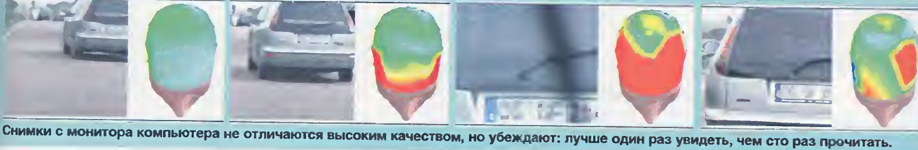
МОЗГОВОЙ ШТУРМ

Специалисты лаборатории активной безопасности концерна «Даймлер-Крайслер» во главе с Гансом-Георгом Метцлером задумали заглянуть в… черепную коробку и выяснить, что же происходит в критические моменты в мозгу водителя? Для этого параллельно цифровой видеокамере, регистрирующей все события на дороге, подключили электроэнцефалограф – прибор, записывающий электрическую активность участков мозга. Обе картинки свели на мониторе ноутбука, получив захватывающий «фильм ужасов», главный герой которого… стресс.

Испытатели наездили с приборами и датчиками немало километров, побывали в разных дорожных ситуациях. Вот одна из самых безобидных. Осень, дождь, вы на своей машине едете в левом скоростном ряду автобана, как вдруг водитель автомобиля, спокойно ехавшего впереди, вклинивается перед вами, опасно сокращая дистанцию. Тормоз! И… безмятежная зеленая окраска вашего мозга сразу сменяется тревожным красным полем максимальной активности.

По данным лаборатории, «шлем» на голове водителя не вызывает у него неприятных эмоций.

Представляете, насколько такие встряски сокращают жизнь? А стоят ли несколько минут, сэкономленных в пути, тех потерь, которые понесет ваш (и не только!) мозг?



Снимки с монитора компьютера не отличаются высоким качеством, но убеждают: лучше один раз увидеть, чем сто раз прочитать.

СУММА ТЕХНОЛОГИЙ

МАКСИМ САЧКОВ
ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Идею этого теста подсказала реальная покупка. Многие автосалоны сейчас стали мультибрэндовыми, то бишь торгуют машинами разных марок. Не раз приходилось наблюдать, как человек приходит за одной машиной, а приобретает другую. Вот и мой знакомый шел покупать ВАЗ-21103, в результате уехал… на «Дэу-Нексия». Разница в цене между узбекской иномаркой и отечественной «сто третьей» в простой комплектации уже меньше тысячи долларов. Покупателю, который накопил $7800 на одну из самых дорогих российских моделей, доплатить такую сумму вполне по плечу. Тем более, что многие сразу отдают не меньшие деньги за легкосплавные диски, пластиковый обвес, дорогую аудиоаппаратуру.

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ

ВАЗ-21103, попавший нам в руки, стоил 225 тыс. рублей ($7800). Цвет серебристый металлик, шестнадцатиклапанный двигатель, стекла с заводской тонировкой, электростеклоподъемники в передних дверях, центральный замок, иммобилайзер, электропривод замка багажника. За «Нексию» в самой простой комплектации просили 252 тыс. рублей ($8700). В арсенале узбекской машины – двигатель с двумя клапанами на цилиндр, более скромными характеристиками и без нейтрализатора, электроприводы багажника и лючка бензобака, штатная магнитола с четырьмя колонками.

Пристрастный осмотр сразу дискредитировал продукцию родного автопрома. Вспомнилась первая редакционная «десятка», продукт опытно-промышленного производства. Неравномерные зазоры – в некоторые даже пролезает мизинец, большинство кузовных деталей не совпадают друг с другом. Не исключено, что эти-то огрехи сборки и смутили колеблющегося покупателя. Внутри ничуть не лучше. Стоило ли проектировать массивную приборную панель, состоящую из множества элементов, чтобы потом так ее собрать! Выглядит, конечно, современнее и благородней

узбекской, но только издали. Детали подогнаны плохо, зазоры почти как на кузове, на козырьке приборного щитка скол.

Насколько удобно открывать задние окна, оценил наш фотограф, решивший поснимать на ходу. Стекло опустилось лишь на две трети, причем к ручке пришлось приложить усилие. Больше стеклоподъемник не трогали, чтобы не сломать, а расстроенный оператор перебрался на переднее сиденье. Правда, в бочке дегтя есть и ложка меда – все двери закрываются как в иномарках, без усилий и металлического звука.

На фоне ВАЗ-21103 «Нексия» действительно выглядит зарубежной гостьей. Кузовные зазоры, пусть и не слишком узкие, зато равномерные, нет явных, бросающихся в глаза перекосов панелей. В отделке салона недорогие материалы, однако все детали точно подогнаны. Ручки и кнопки не заедают, вставные элементы не болтаются. Кроме того, подрулевые переключатели, щиток приборов и дисплей магнитолы заботливо закрыты транспортировочными пленками.

Не подумайте, что «Нексия» лишена недостатков и огрехов сборки – просто их заметно меньше, чем у «десятки». Например, небрежно проложенные к задним колонкам провода – крупногабаритный багаж может оборвать песню. Безусловно, исправить эту оплошность проще, чем подогнать кузовные детали. Но хочется, чтобы доделками занимались специалисты на заводах, а не владельцы в гаражах.

Конечно, по сравнению с «десяткой» интерьер (как и экстерьер) «Нексии» выглядит простовато, но благодаря добротной сборке – гостеприимно и дружелюбно. Не лучше ли отдать деньги за простенькую, зато нормально собранную панель приборов, чем за современную, но при этом перекошенную и скрипящую!

ЗАМЕТКИ С КОЛЕС

Ходовые испытания отчасти реабилитировали «десятку». У сидений плавная регулировка спинки, подвижная рулевая колонка, ремни с настройкой по высоте – этими отнюдь не бесполезными мелочами «Нексия» похвастать не может. И в целом эргономика у ВАЗ-21103 лучше. Это вполне закономерно, ведь узбекский автомобиль по сути своей – «Опель-Кадет», в сравнении с которым «десятка» – юная особа.

СРЕДНИЕ ЦЕНЫ В МОСКВЕ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ (руб).

	ВАЗ-21103	DAEWOO NEXIA
Фильтр воздушный	120	150
Передние тормозн. колодки	150	500
Тормозные диски	700	750
Амортизатор задний	550	750
Диск сцепления (ведущий/ведомый)	700/400	850/1000
Бампер передний в сборе	4000	5000
Фара	1300	1500 (2900*)
Капот	5500	3500
Передняя дверь (левая/правая)	7200/4000	4000/4000
Стекло ветровое	1600	2700

*С корректором.

С недавнего времени на все модели «десятого» семейства устанавливают новую приборную панель. Выглядит она лучше прежней, но дает блик на ветровое стекло.

Блок индикации на центральной консоли часто вводит водителя в заблуждение – сигнальные лампочки подмигивают, когда уровни технических жидкостей в норме.

Приборы «Нексии» – родом из 80-х годов прошлого века. Под стать им – простенькие обшивки дверей.

Даже в самой бедной комплектации «Нексии» присутствует магнитола. Но телескопическая антенна не для наших условий – от грязи и соли она теряет подвижность.

Под стать модельному возрасту и едет «Лада» веселее узбекского одноклассника. По данным наших замеров (ЗР, 2001, № 6; 2000, № 3), ВАЗ-21103 разменивает сотню на две с лишним секунды быстрее, да и при разгоне на пятой передаче с 80 до 120 км/ч выигрывает 3,5 с. Чудес не бывает – дополнительные «лошадки» и ньютон-метры делают свое дело. Там, где «Нексия» просит четвертую, «сто третья» без напряжения вытягивает на пятой передаче. «Лада» увереннее держит дорогу, спокойнее реагирует на движения рулем, меньше кренится в поворотах.

Все конструктивные достоинства ВАЗ-21103 безжалостно перечеркивает качество сборки и комплектующих. Лучше пять раз переключить передачу на «Нексии», чем один раз подвинуть рычаг «сто третьей» – включения нечеткие, ходы большие. Кроме того, в машине, которая попала на наш тест, «вживлять» первую, потолкавшись в пробке, удавалось с трудом. Но с этим можно мириться – глядишь, разработается. А как быть с неисправностью в системе управления мотора? Через 150 км предательски загорелась лампочка «Check engine», минимальные обороты скакнули на две тысячи, а при разгоне послышались детонационные стуки. За компанию отказал правый указатель поворота.

О качестве дисков и резины красноречиво говорят увесистые 60-граммовые грузики. Однако и они не спасают от вибраций, которые на скорости выше 80 км/ч передаются на руль.

ВМЕСТЕ ПО ЖИЗНИ

Принято считать, что обслуживать иномарку дороже, чем отечественный автомобиль. У нашей парочки цены на большинство оригинальных запчастей почти не отличаются, а по некоторым позициям корейско-узбекские детали даже дешевле российских – капот или водительская дверь на родную модель в полтора раза дороже! Выходит, слухи о том, что дешевая иномарка оставит без штанов, явно преувеличены.

Также и дилерские расценки на ТО у «Нексии» лишь на 5–10% выше. Правда, по заводским нормативам «Дэу» приходится обслуживать каждые 10 тыс. км,

а «Ладу» – в полтора раза реже. Однако многолетний опыт общения с этими автомобилями показывает: реже встречаться с ремонтниками будет как раз владелец узбекской марки. Две неисправности ВАЗ-21103, появившиеся на первых трехстах километрах, – тому подтверждение. И даже если их устранят по гарантии, потерянное время вам никто не оплатит.

Нельзя сказать, что «Нексия» не ломается вовсе. В ней до сих пор живы детские болезни – например, по вине конструкторов в задние тормозные механизмы попадает грязь, так что из-за быстрого износа менять барабаны и колодки приходится в два-три раза чаще, чем на ВАЗ-21103. Не терпит «узбечка» и тяжелых работ – при перегрузке лопаются задние пружины. Если все-таки собираетесь испытывать грузовые качества этого автомобиля, лучше установить более жесткие пружины, например, от «Дэу-Эсперо» (подробнее см. ЗР, 2004, № 1). Однако «Нексия», в отличие от «десятки», не будет докучать по мелочам: текущие сальники, перегоревшие реле, вышедшие из строя датчики встречаются обычно на великовозрастных машинах.

«Нексия» так долго держится на рынке, что многие уже не считают ее иномаркой. Например, за мойку той и другой машины взяли одинаковые суммы. Да и угонщики этот автомобиль не жалуют – «Лада» им больше по душе.

Подведем итоги теста. Оба автомобиля не лишены достоинств, как, впрочем, и недостатков. ВАЗ-21103 внешностью и интерьером претендует на звание современной машины. Быть такой «Ладе» не позволяет качество. «Нексия», наоборот, не скрывает возраста, выглядит простовато, зато собрана на совесть. Увы, в данной ценовой нише совместить преимущества российской и узбекской машины не получается, поэтому решайте, за что отдавать свои кровные. Лично для меня выбор очевиден: автомобиль, даже недорогой, должен ездить, а не висеть на подъемнике.

В багажнике «десятки» можно перевозить длинномеры. Заднее сиденье складывается по частям, но не целиком – мешает центральный подлокотник.

В багажник «Нексии» поместится больше поклажи – 530 литров против «десяточных» 450. Но при погрузке крупных вещей возникнут проблемы – проем маловат.

РЕЗЮМЕ

ВАЗ-21103 – самая дорогая серийная отечественная модель с претензией на современность. Удобна для дальних поездок, но проигрывает зарубежным одноклассникам в надежности.

(+) Неплохие динамические показатели, хорошие устойчивость и управляемость.

(–) Низкое качество комплектующих и сборки, высокие цены на кузовные детали.

РЕЗЮМЕ

«Дэу-Нексия» – самый дешевый автомобиль среди иномарок-одноклассников. Оптимальный вариант для тех, кому нужна простая машина – недорогая, безотказная, вместительная.

(+) Один из лучших показателей по соотношению цена/качество, недорогие среди иномарок запчасти и обслуживание.

(–) Морально устаревшие интерьер и экстерьер, нескладывающаяся спинка заднего сиденья.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-21103	DAEWOO NEXIA
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4265	4482
ширина	1680	1662
высота	1420	1393
база	2492	2520
Снаряженная масса, кг	1035	970
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	14,6
Максим. скорость, км/ч	185	170
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):		
загородный цикл	6,1	5,1
городской цикл	9,8	9,3
Двигатель	бензиновый, распределенный впрыск	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	16	8
Рабочий объем, см³	1499	1498
Мощность, кВт/л.с.	68/93	55/75
при об/мин	5600	5400
Крутящий момент, Н·м	128	123
при об/мин	3700–3900	3200
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное без гидроусилителя	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/65R14 185/60R14	175/70R13

Автомобили предоставлены фирмой «ЛАДА» НА ВАРШАВКЕ», тел. 542-43-43.

ИДЕТ «БЫЧОК»... КАЧАЕТСЯ?

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

ЗИЛ. Площадь – триста тридцать гектаров земли, причем практически в центре Москвы. Тринадцать тысяч человек работающих (вместе с дочерними предприятиями). Основная продукция – грузовые автомобили (в прошлом году выпущено 13 061 шт.), из которых более всего известен «Бычок» (6831). Эта краткая справка в равной мере как объясняет, что представляет собой автозавод сегодня, так и о многом умалчивает.

Производство грузовиков в Советском Союзе всегда ставили во главу угла. Индустриализация 30-х. военное лихолетье, освоение целины, многомиллионная армия... Одним словом, заказов хватало. Всевидящий Госплан четко разграничил, кто и что, сколько и где производит для нужд обороны и народного хозяйства. К моменту распада последней великой империи все автогиганты выпускали больше 600 тыс. грузовиков в год! Из них треть приходилась на долю ЗИЛа. Надо ли говорить, что такие объемы нарождающемуся российскому капитализму были не нужны, равно как и стоявшие на производстве модели.

Понимая, что пятитонки с прожорливым бензиновым мотором не требуются даже армии, руководство ЗИЛа в спешном порядке принялось искать «палочку-выручалочку». Сначала завод пытался перейти на выпуск грузовиков самых разных категорий (в том числе и ценовых), вплоть до седельных тягачей, но потом было решено сосредоточить все усилия в нише от 2.5 до 8 тонн. Успех другого автогиганта – ГАЗа с его «Газелью» только подтвердил правильность такого пути. В конце концов, ЗИЛ начинал в далеком 1924 году тоже с полуторки АМО Ф-15. Но эта ниша была уже занята – пришлось повысить грузоподъемность и приступить к производству известного сегодня «Бычка».

СКАЗКА ПРО БЕЛОГО «БЫЧКА»

В этом году завод отметил десятилетие начала выпуска своего развозного грузовика. На его базе сегодня производят разные коммунальные машины, фургоны и автобусы. По словам директора по маркетингу ЗИЛа Виктора Новотченко, «Бычок» в среднем окупается за 11 месяцев, что далеко не самый плохой показатель для нашего автопрома.

В 2003 году на завод пришла новая команда управленцев, которая в первую очередь взялась за систему сбыта грузовиков. Если раньше за «бычками» специально приезжали в Москву,

Коммунальная техника пока конек фирмы.

Этот пожарный автомобиль будет работать в Москве.

то теперь купить их и обслужить по гарантии можно во многих регионах. Как результат – рост продаж.

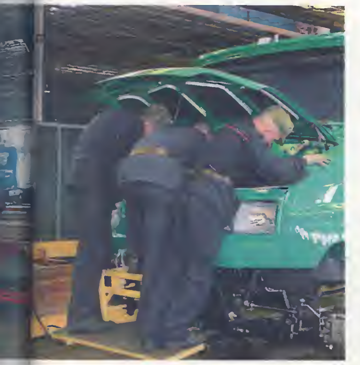
Еще один удачный шаг – увеличение производства коммунальной техники. В свое время перед Московской Олимпиадой для нужд города были закуплены первые «унимоги»; некоторые экземпляры работают и по сей день! Так вот, на ЗИЛе сделали нечто подобное на базе полноприводного «Бычка». Недавний автосалон в Лейпциге показал, что на эту технику есть спрос не только у нас: первый заказ на 50 машин поступил из стран Восточной Европы. Понятно, все дело в цене – даже с импортным дизелем наша машина на 50% дешевле любого своего именитого конкурента.

Из ближайших планов на будущее – лицензионное производство недорогих китайских (а в прошлом – японских) грузовиков. Кроме того, компания «Автофрамос» планирует разместить на АМО «ЗИЛ» заказ на изготовление 12 штампованных кузовных деталей для своего нового «Рено-Логан». Производство первых деталей начнется в 2005 году и будет поэтапно увеличиваться в течение последующих лет до 720 тысяч шт. в год.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР ПО ДАРВИНУ

Однако не подумайте, что начало века для ЗИЛа окрашено в радужные тона и краски; пока завод по-прежнему планово-убыточный, хотя убытки и сокращаются. У того же вполне популярного «Бычка» растет число конкурентов, как производимых в стране, так и поступающих из-за рубежа в виде секонд-хэнда. Чем может ответить ЗИЛ? Ответ очевиден – качеством сборки. Увы, тут вопросов больше, чем ответов.

Сегодня средняя зарплата сборщика на конвейере – 8,5 тыс. рублей; понятно, за такие деньги москвичи на ЗИЛ не рвутся. Слава богу, АМО – одно из немногих предприятий города, кому разрешено принимать на работу мигрантов из стран СНГ. Выручают братья-украинцы вкупе с братьями-молдаванами; помогает и армия. Не в смысле размещения заказов (хотя это тоже есть), а… солдатами срочной службы. На сборочном конвейере нас весьма смутил юный возраст рабочих. Все они носили камуфляжные головные уборы с кокардой, а спецовки подпоясывали солдатскими ремнями. К служивым приставлен мастер из гражданских; под его руководством бойцы из стройбата и собирают грузовики. По их словам, работа на конвейере дает неплохую прибавку к скудному армейскому довольствию: за год-два некоторым удается скопить до 14–15 тыс. рублей. Конечно, единство армии и народа радует. Но стоит ли ожидать высокого качества сборки от стройбатовца, да и насколько оправдано такое использование защитников Родины?



Служили три товарища… на ЗИЛе.

Кадры – это проблема не только ЗИЛа и не только Москвы, а многих крупных (тем более столичных) европейских городов: не хотят жители мегаполисов идти на конвейер! Даже на германских заводах на подобной работе чаще всего мигранты – турки и пакистанцы; как следствие, где-то отмечено снижение знаменитого немецкого качества. Что уж говорить о нас…

Напоследок нам показали в прошлом святая святых ЗИЛа – цех, где когда-то делали лимузины для руководителей СССР. Производство это до сих пор существует, правда, новых машин не делали уже год. В основном в цехе текущий ремонт автомобилей ГОНа (гаража особого назначения). Последний заказ на производство бронированно-лакированного лимузина был размещен в 2003 году. Его собрали… для президента Казахстана. Показали нам и макет нового «членовоза», но, похоже, он навсегда так и останется в пластилине: нет денег. Виктор Новотченко считает, что имидж главы государства – дело самого государства.

Так что же в сухом остатке? Сейчас на ЗИЛе полным ходом идет реструктуризация производства. Такой гигант в центре Москвы – это нонсенс: любое машиностроительное производство полного цикла здесь экономически неоправданно. Все это понимают и на заводе, и в правительстве Москвы (город владеет контрольным пакетом акций). В прошлом году удалось передать столице 30 ненужных заводу гектаров, но вообще-то от нынешней огромной территории ему для нормальной работы хватит и процентов 20–30. Тогда можно будет выстроить четкую стратегию: крупноузловая сборка при сохранении собственных окраски, сварочного и прессового производства. И штат, между прочим, для этого потребуется относительно небольшой. Программа такая, кстати, у завода есть и рассчитана на ближайшие 10 лет. Если все получится, «Бычку», как и его тезке из детского стихотворения Агнии Барто, не придется вздыхать, что дощечка кончается. Он не упадет. □

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«НИССАН-ПРИМЕРА» бизнес-класса представляет управляющий директор компании «Ниссан мотор РУС» г-н Тору Сайто.

Наиболее востребованная модификация – Primera 1.6MT стоимостью 22 200 долларов – 37% общего объема продаж. Ее базовая комплектация включает фронтальные и передние боковые подушки безопасности, шторки безопасности для всех сидений, активные подголовники, подогрев передних сидений, противотуманные фары, климат-контроль, гидроусилитель руля (с кожаной обивкой), зеркала с дистанционным управлением и подогревом, электрические стеклоподъемники. И это не считая цветного центрального жидкокристаллического дисплея 5.8", цветной камеры заднего вида, бортового компьютера, антибликового зеркала заднего вида в салоне, выдвижных омывателей фар, 4-канальной системы ABS с системой электронного распределения тормозных усилий (EBD) и многого другого. Самый продаваемый цвет – естественно, серебряный металлик.

У дилеров в наличии практически все популярные модификации. Максимальный срок ожидания автомобиля (если заказана нетрадиционная комплектация) – не более трех месяцев.

«САНТА ФЕ» ПОСЛЕ РЕСТАЙЛИНГА

С октября в салонах официальных дилеров «Хёндэ» в России предлагают обновленную «Санта Фе». Со времени дебюта популярной модели в 2000 году это ее первый рестайлинг. Новое решение получили облицовка радиатора, задняя светотехника и задний бампер. Изменена также форма защитных накладок. Наряду с этим предложена и новая цветовая гамма окраски.

В оформлении интерьера отныне используется двухцветный дизайн. Усовершенствована приборная панель, появились трехточечные ремни безопасности для всех сидений второго ряда, а также подушки безопасности улучшенной конструкции. При всем этом стоимость обновленной модели увеличится незначительно – на 400 долларов и составит от 28 390 до 33 390 долларов (за топ-версию с двигателем 2,7 и АКП).

«НЬЮ БИТЛ» ПРИЕХАЛ

Официальные дилеры «Фольксвагена» начали прием заказов на этот кабриолет. Между прочим, его первый экземпляр был продан в туманном Санкт-Петербурге. Понадобится всего 13 секунд, чтобы сложить или снова поднять верх – для этого достаточно просто нажать кнопку, а все остальное сделает электрогидравлика. Верх у кабриолета мягкий и не занимает в сложенном состоянии много места, так что объем багажника почти не уменьшает.

Цены на «Нью Битл Кабрио» в пределах от 28 910 (с двигателем 1,6 л и механической коробкой передач) до 34 219 долларов (двигатель 2,0 л и «автомат»).

«ПОДАРКИ ОТ FORD»

Так называется программа, которая будет действовать до 31 декабря 2004 года. В соответствии с ней покупатели «Форда-Фиеста» и «Форда-Фьюжн» смогут приобрести автомобиль у официальных дилеров компании на 1500 евро дешевле независимо от комплектации. Во время реализации программы «Форд-Фиеста» стоит в России от 9200 евро, а «Форд-Фьюжн» – от 12 560 до 14 140 евро.

РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА – «911 КАРРЕРА»

В самом начале сентября компания «Порше Руссланд» и ее официальный дилер «Спорт-кар-Центр» представили на российском рынке новый «Порше-911 Каррера». Генеральный директор «Порше Руссланд» Владимир Дукельский уверен, что поклонники быстрой езды и элегантности оценят автомобиль по достоинству. Внешне новый «911-й» еще более динамичен и в то же время очень изящен. Машина у нас предлагается в двух модификациях – «Каррера» и «Каррера S». Первая развивает скорость до 285 км/ч и в базовой комплектации стоит 97 тысяч евро. Вторая разгоняется до 293 км/ч; ее цена начинается от 109 900 евро.

КАК ПРЕДСТАВЛЯЛИ А6

С начала официальных продаж нового «Ауди-А6», стартовавших в России 11 июня 2004 года, к середине августа московские дилеры реализовали около 250 машин, при этом каждая третья была продана в «Ауди Центр Москва». Успех этот связан с тем, как компания представила новинку. За день до начала официальных продаж в зале «Адамово яблоко» Галереи искусств Зураба Церетели она провела официальную презентацию нового А6. Пожелать «Ауди» успехов пришли известные люди.

28-Й ОТ «НИССАН»

Еще один дилерский центр «Ниссан» – двадцать восьмой в России – открылся в Москве. «Ниссан в Крылатском» построен и оформлен по новым дилерским стандартам японского концерна. Здесь под одной крышей расположены салон, станция технического обслуживания и центр по продаже запасных частей. По мнению генерального директора А. Соколова, к концу 2004 года компания будет продавать не менее 100 автомобилей в месяц.

ВЫГОДНЫЙ «ТРАНСПОРТЕР»

До конца октября этого года «Фольксваген» предлагает гамму коммерческих автомобилей «Транспортер-Т5» нового поколения на специальных условиях. Модели Kasten, Kombi и Shuttle можно купить у каждого дилера со скидкой до 2000 долл. и получить подарки на сумму до 1000 долл. Кроме того, можно заключить лизинговое соглашение на эксклюзивных условиях в компании Europlan (раньше она называлась Delta-Leasing). Удорожание по такому соглашению составляет 8,63%, что значительно ниже среднерыночной ставки. Первоначальный взнос при этом всего 30%. Заявки рассматриваются в самые короткие сроки – не более пяти дней.

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ФОРД-ФОКУС C-max» класса компакт- и мини-вэнов представляет Сергей Богданов, генеральный директор по продажам и маркетингу «Форд мотор компани» в России.

Самая востребованная комплектация – Trend (5 дверей, двигатель 1,8 л, 125 л. с., механическая коробка передач). В базовой комплектации (17 530 евро): ABS, 4 подушки безопасности, бортовой компьютер, кондиционер, центральный замок с дистанционным управлением, передние электростеклоподъемники, зеркала с электроприводом и обогревом, EBD, EBA, аудиосистема с CD и шестью динамиками. Как правило, у дилеров такие машины есть. На втором месте по продажам – комплектация Chia (19 450 евро). Самые модные цвета – серебристый и черный.

Чаще всего приобретают C-max молодые супруги с двумя (одним) детьми, которым нужен семейный автомобиль – динамичный и стильный.

«Ланос II» (спортивная модификация).

ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ ЗАЗОВ

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Въехал «Запорожец» в «Мерседес»... С этой убийственной фразы начинается множество анекдотов. И кто бы поверил десять лет назад, когда ЗАЗ прекратил производство «запорожцев» и впал в кому, что в недалеком будущем он начнет собирать «мерседесы»?

Кстати, в украинском языке слово «кома» означает запятую. Возможно, поэтому Всевышний не поставил в судьбе ЗАЗа точку.

Вот брэнды в нынешней производственной гамме Запорожского автозавода: «Дэу», «Шевроле», «Опель», «Дачия», «Мерседес-Бенц», ВАЗ. Это не считая собственных «таврий» и «славут». В 2004 году ЗАЗ впервые со времен СССР выпустит более 100 тысяч машин. В 2005-м вполне реальны 150 тысяч.

Сколько из них попадет в Россию? В поисках ответа корреспондент ЗР встретился с наиболее информированными людьми по обе стороны границы.

Александр Ковригин, заместитель генерального директора ОАО «АСМ-холдинг»:

В этом году ЗАЗ, думаю, продаст в России 10–12 тысяч автомобилей. А если учесть ввозимые с Украины физическими лицами, то получится около 20 тысяч. Пока это, главным образом, «Славута», «Таврия» и пикап. Хорошие машины. Корейский «Дэу» не зря поприсутствовал на ЗАЗе. Но за ними тянется шлейф старых представлений. ЗАЗ почти ничего не делает для рекламы, чтобы показать россиянам: это автомобили совсем другого качества!

В начале будущего года на российском рынке должен появиться и «Дэу-Сенс» (ЗР представил его в № 6, 2004 – Л.С.). Стоить он будет, по нашим прикидкам, от 7 до 8 тысяч долларов. В дальнейшем россияне смогут ежегодно покупать, я считаю, до 40 тысяч украинских машин. Но ЗАЗ должен позаботиться о сервисе и запчастях. Они нужны не только для новых автомобилей – в России до сих пор числится 1 миллион 162 тысячи «таврий» и «запорожцев»...

Олег Папашев, председатель правления ЗАО «ЗАЗ»:

К сожалению, в постсоветское время мы не занимались формированием дилерской сети в России. «Кто хочет с нами работать?» – «Мы хотим!» – «Пожалуйста!»... Фактически сеть до сих пор отсутствует – есть лишь отдельные звенья. Но российский рынок для нас очень интересен и важен, поэтому мы сейчас создаем в России свое представительство. Возможно, договоримся об использовании сети нашего стратегического партнера «Дженерал моторс», но в любом случае такое представительство необходимо, чтобы оперативно решать вопросы поставок запчастей, гарантии, обслуживания, формировать заказы для производства и т. д. В ближайшие пять лет планируем увеличить объем продаж на российском рынке в 10 раз.

С 2003 года мы поставляем в Россию обновленные автомобили семейства «Таврия»: трехдверный хэтчбек «Таврия Нова», пятидверный лифтбек «Славута» и пикап на ее основе ЗАЗ-110557.

Вскоре предложим «Сенс» с 1,3-литровым инжекторным двигателем МеМЗ, выдерживающим нормы токсичности Евро II. Предполагаем, что «Сенс» будет в одном ценовом диапазоне с такими автомобилями, как ВАЗ-2110, «Дэу-Нексия», «Лада-Калина» и «Рено-Логан». Вслед за «Сенсом», во второй половине 2005 года, представим российскому потребителю модель с более мощным двигателем и богатым набором опций...

Тариэл Васадзе, глава корпорации «Укравто» (ЗАЗ входит в ее состав – Л.С.):

Россия и Украина активно движутся к ЕЭП – единому экономическому пространству. Но уже теперь между

ЦЕНЫ НЕКОТОРЫХ ВЫПУСКАЕМЫХ ЗАЗОМ МОДЕЛЕЙ

Модель	Цена, $ от	Цена, $ до
«Таврия Нова»	2800	4000
«Славута»	3300	4400
Пикап ЗАЗ-110557	3300	3800
«Дэу-Сенс»	6400	6400
«Дэу-Ланос I» (1,5 SOHC)	8100	9400
«Дэу-Ланос II» (1,6 DOHC)	10 300	10 400
«Дачия-Солента»	6400	8300
«Шевроле-Авео»	8900	11 100
«Шевроле-Нубира»	12 500	15 700
«Шевроле-Такума»	14 400	16 100
«Опель-Астра»	13 000	17 800

СПРАВКА ЗР

По нашим сведениям, речь идет об автомобиле «Дэу-Ланос II» с 1,6-литровым 16-клапанным мотором. Не исключено, что на российском рынке «Ланос» появится под маркой «Шевроле». Или даже под маркой ЗАЗ, но при этом получит другое имя.

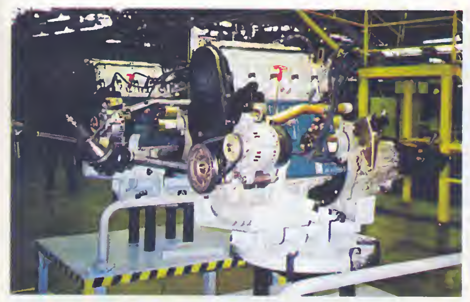
нашими странами действует соглашение, по которому ввозимые автомобили могут освобождаться от пошлины. Главное условие: украинская или российская доля в них должна составлять более 50 процентов. Этому критерию изначально отвечают автомобили семейства «Таврия». Скоро к ним на рынке России присоединится «Сенс»: в ближайшие месяцы ЗАЗ начнет его сварку, окраску, сборку и преодолеет 50-процентный барьер. А где-то следующим летом очередь дойдет и до «Ланоса»... Наши производственные мощности по «Сенсу» и «Ланосу» – 60 тысяч машин в год. Но это лишь для начала. Уже в 2005 году хотим довести их до 100 тысяч.

Читатели «За рулем» знают, что с января ЗАЗ производит «Опель-Астра» – сваривает, окрашивает и собирает. В принципе, эта машина тоже кандидат на беспошлинный ввоз в Россию. Но у вас появились свои «астры», они же «Шевроле-Вива». Вот если россиянам будет их не хватать, мы с разрешения «Дженерал моторс» сможем помочь. Пока, однако, таких планов нет.

В следующем году начнем системно создавать в России дилерскую сеть. Вероятно, построим несколько автоцентров... Еще не могу сказать, будет сеть нашей собственной или совместной с «Джи-Эм». А может, объединимся в этом деле с ЛАЗом и КрАЗом. Но сеть будет – это однозначно!

Интересно, почему Тариэл Васадзе назвал ЛАЗ и КрАЗ? Ведь естественнее было бы объединяться с украинскими производителями легковых машин, а не автобусов и грузовиков. Но они всецело заняты сборкой из машинокомплектов (так называемой «отверточной»). К примеру, «Еврокар» в Закарпатье выпускает этим нехитрым способом «шкоды» и «фольксвагены», о беспошлинном ввозе которых в Россию не может быть речи: украинская доля в них куда ближе к нулю, чем к заветным 50 процентам. А Луцкий автозавод и вовсе сосредоточился на российских марках, изменив самому себе. В 2003 году, по данным информационно-аналитической компании «Автоконсалтинг», он собрал 11 900 ВАЗов, 342 УАЗа и только 43 (прописью: сорок три) собственных вседорожника давным-давно обещанной модели ЛуАЗ-1301...

Поэтому в обозримом будущем украинские автомобили в России – это автомобили, сделанные в Запорожье. А дальше, как говорят наши соседи, «поживемо – побачимо!». □



Двигатель МеМЗ-307 отличает «Сенс» от обычного «Ланоса».

НАКОНЕЦ-ТО, КАК У ВСЕХ...

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Все у нас не так, как на Западе. «Высокий» сезон по продаже автомобилей (и связанный с ним рост цен) там заканчивается в мае, а у нас в этом году он продолжался до конца июля – побил все рекорды. Только в начале августа аналитики вздохнули: уф-ф-ф, наконец-то, «как у всех»! Пусть и с опозданием...

«НОВЫЕ РУССКИЕ» И НЕРУССКИЕ

На рынке по продаже вазовских автомобилей в течение августа царил штиль: еще бы – после такого бурного лета! При этом спрос на «лады» хоть и снизился, но остался стабильным. К тому же у дилеров можно было найти машину нужных комплектации и цвета. А вообще-то за июль-август средневзвешенные цены на весь модельный ряд АвтоВАЗа даже снизились – на 1,3%. При этом более всего подешевели «Жигули» – на 3%: средняя стоимость вазовской «пятерки» – 120 тыс. руб., «семерки» – 132 тыс. Правда, не будем забывать, что с начала года вся «классика» подорожала на 13,5%...

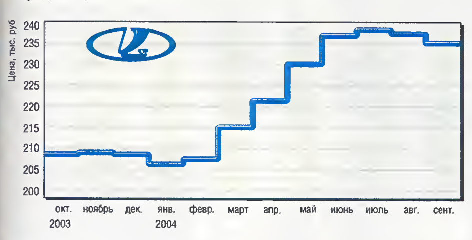
Семейство «Самара» оказалось более стойким к сезонному колебанию цен – не более 0,5% за 2 месяца. Эти автомобили стоят сейчас в среднем 191,2 тыс. руб. (что, кстати, на 8,2% выше, чем в начале года). «Десятое» семейство, резко рванувшее в цене в мае-июне, в августе снова опустилось ниже отметки 230 тыс. руб.: средняя цена в начале сентября составила 228,5 тыс. руб. Это почти на 2% ниже, чем два месяца назад, и в то же время на 12,5% выше, чем в январе. Пока не снижаются цены на «Ниву» (в Тольятти за нее просят в среднем 203 тыс.руб.), но выпускают ее так мало, что погоду на рынке она не делает. Так же как и попадающие время от времени к дилерам «навороченные» «девяносто девятые». За них просят... от 225 тыс. руб., как за «сто третью»! (Интересно, кто их все-таки покупает?) По-прежнему в цене универсалы: ВАЗ-2104 – от 153 тыс. руб., ВАЗ-2111 с «восьмиклапанником» – от 235 тыс. руб.

В других сегментах рынка отечественных авто перемены тоже неболь-

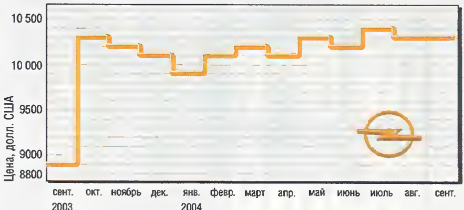
ЦЕНЫ ПРОДАВЦОВ НА НЕКОТОРЫЕ ПОДЕРЖАННЫЕ ИНОМАРКИ В МОСКВЕ

Модель	Год	Цена, $
БМВ-520	1997	15 200
«Фольксваген-Пассат»	1998	14 000
«Пежо-206»	1999	8500
«Шкода-Октавия»	2000	12 400
«Тойота-Королла»	2002	16 000

Средняя цена нового автомобиля ВАЗ-2110



Средняя цена автомобиля «Опель-Вектра» 1998 года



шие. Разве что цена «Фабулы» ИЖ-21261 с увеличением объемов производства снизилась со 167 тыс. до 155 тыс. руб. А вот малышка «Ока» серпуховской сборки взяла да и подорожала сразу на 3000 руб. – теперь она обходится в 82 тысячи.

В ближайшее время аналитики не прогнозируют серьезных колебаний на этом рынке: дилеры создали неплохой запас, а скачков спроса пока не ожидается. Так что и цены в ближайшие месяцы, видимо, не изменятся.

Наконец-то начал стабилизироваться рынок недорогих иномарок. Если раньше без очереди предлагали только «Нексию» и «Матиз», то с конца лета у дилеров в свободной продаже появились и «акценты» (с механической коробкой, ГУРом и кондиционером – от 11,1 тыс. долл.), седаны «Рено-Символ» (от 8850 евро) и «КИА-Спектра» (от 12 950 долл.). Пока сохраняется дефицит лишь на «Форд-Фокус» в самой простой комплектации Ambiente (13,3 тыс. долл.) – такой придется подождать месяцев 6–7. А вот очередь на сравнительно недорогие «Хёндэ-Гетц» и «Мицубиси-Лансер» сократилась до двух месяцев. Так что, похоже, рекордного роста продаж по итогам второго полугодия ждать не стоит. Или же стоит? Мы ведь непредсказуемы…

КОМУ «БЭУШНЫЙ» «БРАБУС»?

Рынок подержанных автомобилей в России от сезонных колебаний зависит куда меньше, чем рынок новых. На него оказывают влияние другие факторы, вроде изменения таможенных пошлин или даже слухов об этом (они возникают регулярно). С прошлого года правительство, похоже, о «бэушных» иномарках подзабыло, и рынок потихоньку начал оживать. В столице и ее ближних окрестностях, к примеру, ныне работают три крупные площадки по продаже подержанных автомобилей. Самый большой – комплекс «Автогарант», где, как и раньше, в выходные выставляют на продажу до 5 тыс. автомобилей. И не просто выставляют: ежедневно здесь оформляют свыше 500 сделок.

– Цены резко рванули вверх в прошлом году, когда правительство в очередной раз повысило пошлины, – рассказывает менеджер комплекса Дмитрий Черников. – Нынешние в сравнении с весной 2003 года в среднем выше на 20%. Изменился и средний возраст автомобилей – в основной массе они от трех до семи. «Старичков» на рынке немного: как правило, хорошо поездившие по России. «Уходят» быстро – цены невысокие.

Новое отмечено и в географии поставок – появилось немало машин из США и Канады, что недавно было редкостью. Раньше на московском рынке практически не встречались «праворукие». Сейчас автомобили из Японии занимают целый ряд. В столичном регионе правый руль все же непопулярен, и в этом ряду покупателей немного. Зато больше всего их там, где выставлены японские автомобили, произведенные для Европы и США, – «тойоты», «ниссаны» и «мазды». Особенно хорошо продаются 4–5-летние машины гольф-класса за 10–12 тыс. долл.

В последнее время на рынке появляются трехлетние «корейцы» из Америки. Если учесть, что отношение к этим машинам у нас в последние годы резко изменилось, а цены на них вполне доступны, то легко понять, почему на рынке они не застаиваются.

В ряду дорогих «немцев», где выстроились роскошные «мерседесы», БМВ, «ауди» и «фольксвагены», редкие посетители ходят чинно, как в музее, даже ценами не интересуются. Действительно, какое нам дело до того, сколько стоит картина Рембрандта – ею надо просто любоваться… А тот, кто действительно хочет купить престижный лимузин, по мнению работников авторынка, все больше обращается в автосалоны за новой машиной. Цивилизация, однако… □

ГОВОРИ «КЕККО»

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ.
ФОТО АВТОРА

В Японии я услышал: «Пока не увидишь Никко – не говори кекко». «Кекко» по-японски означает «прекрасно», а Никко – национальный парк в двух часах езды на автомобиле к северу от Токио – один из самых, если не самый красивый на Японских островах.

Никко я видел – любовался храмовыми сооружениями и водопадами, а прикоснуться к «кекко» довелось благодаря тому, что неподалеку находятся Центр испытаний и развития компании «Субару», а также один из ее сборочных заводов.

ПО ЗАКОНАМ СИММЕТРИИ

Испытательный центр – это святая святых компании. Построен в 1989 году, 220 сотрудников заняты испытаниями и совершенствованием автомобилей: в их распоряжении скоростной трек 4,3 км и участки спецдорог. Фотографировать не разрешается, зато вопросы – сколько угодно.

Наши разговоры вокруг автомобильной философии «Субару» и ее симметричном полном приводе, к которому компания пришла в 1966 году и верна поныне.

Инженеры «Субару» убеждены, что у горизонтально-оппозитного мотора в сочетании с полным приводом масса преимуществ. Поршни расположены симметрично относительно коленчатого вала, продолжением которого служат коробка передач и карданный привод задней оси. В результате двигатель функционирует наиболее рационально, снижены вибрации и улучшена его сбалансированность при резком ускорении: он работает ровнее. Кроме того, мотор компактен и легок. Такая конструкция двигателя, ко всему прочему, позволяет снизить центр тяжести самого автомобиля при увеличении его спортивных возможностей. Горизонтально-оппозитный двигатель отличается мощностью и экономичностью.

Сотрудники центра испытаний не без гордости говорят, что главное достоинство автомобилей «Субару» – это удовольствие от вождения машины и общения с ней. При этом, обладая такими качествами и спортивным характером, она привлекает своей безопасностью. Примечательно, что в отличие от других компаний, разрабатывающих специальные спортивные версии своих автомобилей, «Субару» для участия в ралли использует фактически серийные. Во многом благодаря симметричному полному приводу «Субару» в течение трех лет подряд завоевывала Кубок конструкторов на чемпионате мира по ралли (WRC).

В отличие от трансмиссий с использованием электроники, которая подключает дополнительную ось при проскальзывании колес основной ведущей, трансмиссия «Субару» постоянно передает крутящий момент на каждое из колес. Но без электроники сейчас не обойтись. Конт-

Ежечасная производственная гимнастика не дает утомляться и служит гарантией качества.

Под масками дракона роботы выполняют все 5000 движений, на которые способны.

На полигоне «Форестер» ждет трудная дорога по пересеченной местности.

У храмов Тосёгу можно сняться только ранним утром.

Первая модель «Субару» – «360» имела задний привод.

ролирует поведение «Субару» система VDC (Vehicle Dynamic Control) – аналог известной ESP (Electronic Stability Program), применяемой на европейских и американских автомобилях. VDC управляет крутящим моментом, распределением тормозных усилий и тягой двигателя.

На «Субару» продолжаются работы по совершенствованию электронных систем управления автомобилем. Так, на свет появилось устройство ADA (Advance Driving Assist). Оно дает водителю дополнительные возможности, когда надо выйти из затруднительного положения на дороге. «Органами чувств» этой системы стали установленные под ветровым стеклом две миниатюрные стереокамеры и радары в переднем бампере. Вместе они в трехмерном пространстве оценивают получаемую информацию. В результате появилась возможность распознавать приближающиеся препятствия, в том числе те, которые водитель сам не видит, например, в условиях метели или тумана.

Система может подать предупреждающий сигнал (автомобили с такими устройствами появились на японском рынке в 2003 году), а может включить систему экстренного торможения. Именно на машине, умеющей тормозить самостоятельно, мне и довелось проехать в качестве пассажира на полигоне. Автомобиль замедлял ход, вплоть до полной остановки, при изменении скорости ехавшего впереди. Водитель при этом даже не касался тормозной педали и, как мне показалось, нарочно смотрел в боковое стекло.

А вот на трехлитровой «Легаси» со спортивной, более жесткой, подвеской и шестиступенчатой механической коробкой доверили самому дать за рулем пару кругов на скоростной дороге. Правда, желание надавить на газ ограничили: 150 км/ч. Эта машина еще только доводилась – покажут ее в такой комплектации на салоне в Париже, после чего начнутся продажи, в том числе и в России.

СЕКРЕТЫ КАЧЕСТВА

На автозаводе «Яджима» 8500 рабочих трудятся в две смены и выпускают ежегодно 497 тысяч автомобилей: каждый день – 1380 штук, то есть ежеминутно – автомобиль. Помимо «Субару», каждый месяц делают около 1000 СААБов 9-2 в рамках совместных программ с «Дженерал моторс». В производстве задействовано 1108 роботов – им полностью доверены все сварочные операции.

И все же больше впечатлило не обилие роботов и их самостоятельность, а отношение к человеку на заводе. Каждый час 10-минутный перерыв с производственной гимнастикой. Это не значит, что завод останавливается разом – у каждой бригады свое время. Смотришь, то здесь то там люди разводят руки в стороны, наклоняют корпус. Может, поэтому каждый рабочий в течение всего дня находится в тонусе, действия его четкие, правильные. А отсюда и качество, и производительность.

Похоже, в окрестностях Никко можно восхищаться не только природными и архитектурными ансамблями. Есть повод сказать «кекко» и в отношении того, что делают люди. По крайней мере, на предприятиях «Субару». □

КАКОВ ОН, ЛИЗИНГ?

МАКСИМ ПРИХОДЬКО
ФОТО «АВТОМИР»

Недавно позвонил приятель, несколько лет назад ушедший в коммерсанты. Вопрос стоял безотлагательно – брать автомобиль в лизинг или, как обычно, приобрести в кредит? Товарищ подвизался на ниве развозки товаров народного потребления от баз до магазинов. Раньше с этим справлялась его чахоточная «Газель» 1997 года выпуска, но железный конь пал от непосильных трудов на пути к светлому капиталистическому завтра своего хозяина. Свободных денег на новую машину не оказалось, тогда-то он и подумал о лизинге. Искать приемлемые варианты стали вместе.

ТЛЕТВОРНОЕ ВЛИЯНИЕ ЗАПАДА

Покопавшись в различной справочной литературе, пришли к выводу, что весь «мир чистогана и капитала» давным-давно приобретает новые автомобили исключительно в лизинг, причем этот способ заметно преобладает над кредитными схемами. Для тех, кто плохо себе представляет, что это такое, поясню: лизинг – это финансовая аренда. В отличие от кредита, когда вы берете в долг деньги, здесь вы как бы одалживаете непосредственно технику.

Предприимчивые американцы, которые с наличными дела почти не имеют, ныне вообще любую покупку автомобиля обозначают своим жаргонным словом «лиз». В этой связи можно вспомнить термин, которым во время Великой Отечественной войны называли помощь, поступавшую к нам от союзников, – ленд-лиз. Вообще-то вся техника, поставленная нам и уцелевшая после боев, должна была вернуться в Англию и США, но то дела давно минувших дней. Сама же финансовая схема продолжает исправно работать.

Предположим, вы хотите приобрести автомобиль, а денег в обрез. К услугам обычных граждан – кредит. Для тех же, кто занимается предпринимательской деятельностью, существует еще и лизинг. Зачем брать деньги, чтобы потом на них купить автомобиль, если можно сразу получить новую машину? По оценкам западных экспертов, в Европе половина всех лизинговых сделок приходится на финансовую аренду именно автомобилей; что уж тут говорить об Америке!

Для кредита вам надо представить определенные справки, пройти собеседование с представителями банка и т. д. Сегодня это не отнимает много времени. Кредит вам дали, вы стали собственником транспортного средства, но вот транспортный налог заплатить придется – вы же собственник! В случае, если автомобиль взят в лизинг, вы пользуетесь им, извлекая максимальную выгоду для себя, а налог остается «висеть» на лизинговой компании. Особенно это предложение интересно юридическим лицам и предпринимателям без образования юридического лица – они экономят на налоге на прибыль и имущество. По истечении срока договора между вами и лизинговой компанией автомобиль можно выкупить по остаточной стоимости. Теперь вы понимаете американцев?

ПРА́КТИКА И ТАКТИКА

Поскольку машина будет работать каждый день, она должна быть выносливой, надежной и относительно недорогой. Из этого исходит любой предприниматель. Мы с приятелем-коммерсантом остановились на цельнометаллическом фургоне «Газель» с дизельным двигателем. Конечно, «Фольксваген-Транспортер» или «Форд-Транзит» получше будут, но цена на них кусается – от 27 700 евро (!). Поневоле становишься патриотом. Нужный объект быстро нашелся в одном из автосалонов Москвы (лизингом сегодня занимаются практически все крупные дилеры), стоил он 224 тысячи рублей.

Захватив с собой все необходимые документы (свидетельство о регистрации в качестве предпринимателя, ИНН, налоговую декларацию за прошлый год и справку из банка о положительном балансе фирмы), мы выдвинулись на позиции. На рассмотрение заявки ушло три дня, после чего «добро» на «Газель» в лизинг было получено. Кстати, нас предупредили, что по общим правилам в лизинг можно приобрести машину, если «трудовой стаж» фирмы не менее одного года.

Первоначальный взнос за автомобиль составил 25% от всей суммы, то есть 56 тысяч рублей (как мы выяснили, эта сумма у разных компаний варьируется на уровне 25–30%). Договор был оформлен на три года с условием последующего выкупа «Газели» (таковы типовые условия). Каждый месяц мой приятель будет выплачивать за нее 4600 рублей арендной платы плюс 1820 руб. по процентам, итого 6420 рублей. В эту сумму уже включена стоимость страховки как по ОСАГО, так и по КАСКО (от угона и ущерба).

Да, на первый взгляд, такой автомобиль будет более дорогим, чем если его купить сразу и за «нал» (на целых 63 тыс. руб.!), но ведь примерно такую же сумму съест и страховка за 3 года. Можно, конечно, на этом сэкономить, однако подобных советов мы не даем.

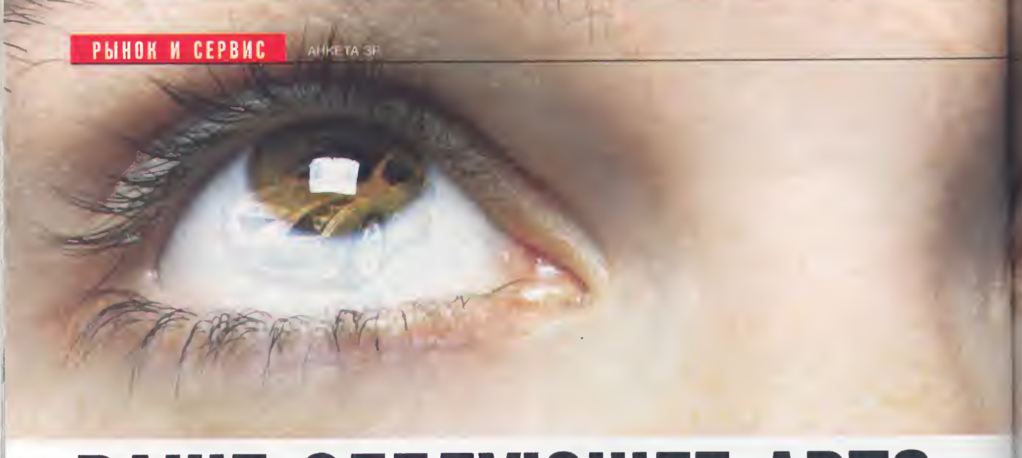
Пока мой друг внимательно вчитывался во все документы, я поинтересовался у менеджера, сколько же составит остаточная стоимость фургона через три года, по которой его нужно будет выкупать. Ответ меня потряс – 3000 руб. Как выяснилось, предложено это специально для российского рынка. По нашему законодательству при лизинге коэффициент амортизации равен трем, соответственно остаточная стоимость авто близка к нулевой. «Чужую» машину можно за три года «ушатать» до такого состояния, что ее даже на металлолом не возьмут, а тут впереди светит перспектива забрать ее в полную и окончательную собственность за условные деньги. Значит, и относиться к ней надо бережно…

СЛАДКО И СТРАШНО

Медленно, но верно авто в лизинг завоевывает популярность в России. Сегодня многие серьезные компании таким образом приобретают весь свой корпоративный автопарк. Это выгодно, особенно если брать престижные и дорогие модели с большим объемом двигателя. Ведь только экономия на обязательных страховках выливается в круглую сумму! И уплата транспортных налогов – тоже не ваша забота. Особо отмечу, что налоговые и судебные органы не могут наложить арест на лизинговый автомобиль до его полного выкупа, поскольку это не ваша собственность.

Другое дело, что пока на рынке отсутствуют компании, готовые обслуживать арендованные машины. Где их обслуживать, хранить покрышки, подменные автомобили в случае поломки и так далее? Лизинг наверняка потянет за собой и другие формы финансовой аренды; такие давно работают на Западе.

Нашего человека, конечно, пугает, что в случае прекращения арендных платежей (в жизни всякое бывает) в течение трех месяцев (так в среднем по договору) после нескольких предупреждений компания забирает свой автомобиль, и таким образом арендатор теряет все выплаченные раньше суммы. Что поделать – бесплатного сыра не бывает в принципе и любая предпринимательская деятельность связана с риском. Не нравится? Отправляйтесь в ближайшее подсобное хозяйство. Там есть должность «опиливатель деревьев»: задача – обрезать торчащие в стороны и больные ветки. Ответственности ровно никакой! Но тогда не жалуйтесь на то, что зарплата – от 800 рублей… □



ВАШЕ СЛЕДУЮЩЕЕ АВТО

Нашим постоянным читателям хорошо знакомо словосочетание «игра по-крупному». Оно означает, что одному из приславших заполненную анкету и выбранному по закону случайных чисел редакция передает ключи от новенького автомобиля (см. с. 286). Анкеты с ответами на весьма широкий круг вопросов, которые приходят в редакцию, – настоящий кладезь информации, подобно компасу указывающий нам верные ориентиры.

Обработанные на этот раз свыше 15 тысяч анкет дают представление, о чем вы хотите прочитать на страницах «За рулем», чем более всего интересуетесь и, конечно же, какой автомобиль хотите купить (ЗР, 2004, № 4, 5). После обработки данных у нас в очередной раз появилась возможность нарисовать портрет нашего читателя-автомобилиста. Что ж, возьмем в руку карандаш.

...Он в самом расцвете сил – 35–44 года; конечно же, водит автомобиль – чаще отечественный, но нередко иномарку. Стаж вождения – 7–10 лет, а знакомства с «За рулем» – 5 лет. Он энергичен, полон планов на будущее – настоящий глава семьи! Узнали себя? Подогнать миллионную читательскую аудиторию «За рулем» (по статистике, один номер журнала проходит через три пары рук) под общий знаменатель, разумеется, не получится, да мы и не ставим перед собой такую задачу. Тем более что все вы и мир вокруг вас постоянно меняются. Но отметить тенденции и попытаться заглянуть в ближайшее будущее нам по силам.

По-прежнему в масштабах страны самые распространенные – автомобили ВАЗ: на них ездят более 64% приславших анкеты. Причем в подавляющем большинстве их машины далеко не новые – возраст до 7 лет. Логично, что доля ВАЗов в Самарской области на порядок больше, чем в Калининградской или Приморском крае, но не будем углубляться в эту тему. Гораздо интереснее, что «чистые» или собираемые в России иномарки постепенно догоняют отечественных коллег. В среднем по стране их доля уже превысила 16%. Легко представить, что будет, когда дети поколения 80-х подрастут. Особенно те, кто живет в крупных городах.

Пока большинство нашей аудитории рассматривает в качестве будущей покупки одну из моделей ВАЗ. Одна-

Автопарк участников опроса по данным на середину 2004 г. (неназванные марки составляют 8,4%).

В рейтинге будущих покупок «Тойота» обогнала «Волгу», заняв второе место.

НА КАКИЕ КАЧЕСТВА И ОСОБЕННОСТИ УСТРОЙСТВА АВТОМОБИЛЯ ВЫ ОБРАТИТЕ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ПРИ ВЫБОРЕ НОВОЙ МАШИНЫ?

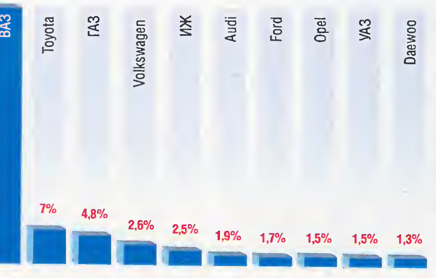
	%
Хорошая динамика	19,07
Впрыск топлива	14,69
Полный привод	12,12
Усилитель руля	11,66
ABS	11,53
Передние подушки безопасности	7,70
Климатическая установка	5,96
Активная подвеска	4,31
Автоматическая коробка передач	3,49
Система стабилизации	3,26
Ксеноновые фары	2,27
Большой объем двигателя	2,25
Боковые подушки безопасности	1,28
Устройство «хэндс-фри»	0,41
Всего:	**100**

ко, если соотнести десятку самых массовых машин сегодня с желаемой будущей покупкой, есть повод задуматься. Вторую строчку в списке желанных занимает «Тойота», а сейчас на ней стоит ГАЗ. Четвертую позицию «Москвич» без боя сдал «Фольксвагену». Народ охотнее копит деньги на «Форд» и «Опель», чем на «народный» УАЗ. И, думается, процент «бюджетных» иномарок будет расти дальше.

На вопрос «Какое определение точнее других подходит вашему будущему автомобилю?» 46% уверенно ответили – «современный». И на российских заводах, судя по всему, к этому прислушиваются: построен новый завод на территории ВАЗа, организована сборка достаточно свежих иномарок в Тольятти и Ижевске. Продолжение, видимо, следует.

Примечательно, что в ответах на названный вопрос «Какое определение...» уча-

Так выглядят предпочтения по маркам автомобилей, которые читатели планируют купить (все остальные марки набрали 9,3%).



Этот нескромный автомобиль устроит почти 85% читателей.

КАКОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОЧНЕЕ ДРУГИХ ПОДХОДИТ ВАШЕМУ БУДУЩЕМУ АВТОМОБИЛЮ?

	%
Современный	46,93
Высокотехнологичный	15,37
Скромный	9,82
Благородный	6,34
Элегантный	6,02
Спортивный	4,96
Консервативный	4,29
Агрессивный	2,75
Обтекаемый	2,58
Угловатый	0,62
Футуристический	0,32
Всего:	**100**

Когда планируете приобрести следующий автомобиль?

Мощность будущего автомобиля.

св. 150 л.с. 1,4%
до 50 л.с. 26,5%
100-150 л.с. 14,7%
70-100 л.с. 47,2%
50-70 л.с. 10,2%

стники опроса вслед за «современный» и «высокотехнологичный» (15%) неожиданно отдали предпочтение... «скромному» автомобилю. Что ни говори, мы весьма колоритны в оценках и готовы со своей скромностью отказаться от подушек безопасности (их пожелали получить всего 7%) в угоду хорошим динамическим показателям. Их назвали 19% читателей, причем единодушно, несмотря на то что разница в возрасте опрошенных достигала 50 лет! Более половины ответивших на вопросы анкеты будут довольны мотором мощностью 70–100 л. с.

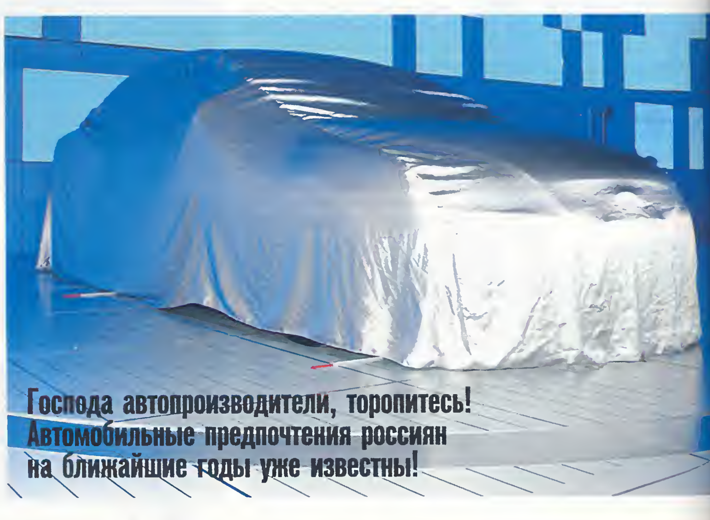
Безопасность и комфорт интересуют респондентов примерно одинаково: климатическую установку в нашем виртуальном списке пожеланий назвали 6%.

Похоже, дороги по-прежнему воспринимаются как одна из главных бед России – 12% уверены, что им нужен полноприводный автомобиль. А вот, вопреки расхожему мнению, лишь единицы хотели бы водить «агрессивное» или «спортивное» авто. Причем любопытно, что почти все они живут в селах и провинциальных городах. У жителей мегаполисов менталитет совсем другой: они предпочитают спортивному авто элегантное. Весьма важны для среднего россиянина впрыск топлива, усилитель руля и ABS.

Выходит, что «технические условия», для того чтобы создать российский автомобиль мечты, не такие уж невыполнимые! Производителям и карты в руки, тем более, что 36% участников опроса однозначно утверждают: «следующий автомобиль будет непременно новым». Время пока есть, но его не так-то много.

Большинство читателей опять-таки очень по-русски ответили на вопрос «Когда планируете купить машину?» лаконичным «не знаю», но почти половина определилась со сроками: 26% намерены обновить гараж в 2006–2007 гг., а 15% и того раньше – уже в следующем году. Так что торопитесь, господа автопроизводители!

Наконец, несколько слов о вашем отношении к журналу. Признаемся, было радостно узнать, что 93% из вас устраивает содержание «За рулем», а 90% заметили и оценили те изменения, которые произошли в журнале за последний год. Спасибо на добром слове! Мы в долгу не останемся! □



МЕНЯЕМ МЕСТО ДИСЛОКАЦИИ

АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

– Это обычная магнитола так играет?
– Ты чего – там три усилителя!
– Три? Где же они? Багажник же пуст!
– Один под «торпедо», второй под «бардачком», третий под магнитолой...

(Подслушано на выставке по автозвуку)

Действительно, сейчас все большее число автовладельцев выражает пожелание менеджеру установочного центра инсталлировать все компоненты «серьезной музыки» скрыто. Иными словами – оставить в покое багажник и распихать все по ближайшим внутрисалонным «сусекам». А зачем? Дизайн интерьера современного автомобиля, как правило, законченное произведение: понятно, что владелец автомобиля редко желает его перекраивать. В то же время установка высококачественной аудиосистемы зачастую требует нескольких усилителей – разместить их не так просто. Все, кто видел автомобильный «усилок», знают: этот агрегат обычно не из маленьких, а потому прятать его под обшивки или в пол – занятие бесперспективное. Казалось бы, можно не выпендриваться и установить усилитель туда, где он размещается свободно, но существует и другая проблема, гораздо более важная, чем «жилплощадь». При прохождении слабого линейного сигнала по кабелю в пять-шесть метров от головного устройства к усилителю резко ухудшается качество звука. А если музыкальный сигнал снимается с CD-чейнджера, то это расстояние увеличивается как минимум вдвое! Конечно, современные головные устройства раскачивают выходной сигнал до уровня 2–5 вольт, но и это не спасает от применения длинного кабеля, ухудшающего качество звука. Как мириться с этим?

Выход, убивающий сразу двух зайцев, есть: усилитель нужно разместить в передней части салона автомобиля, как можно ближе к головному устройству. К сожалению, производители автомобильной электроники не балуют

Линейка усилителей HiFonics

■ HiFonics Eagle (номинальная мощность 4х50 Вт) – самый маленький из четырехканальных усилителей, применяется специально для раздельного питания фронтальной акустики. Иными словами, первые два канала питают высокочастотники, а вторые два – мидбасы, и никакие пассивные фильтры не нужны! Примерная цена – 190 долларов.

■ HiFonics Merlin – специализированный сабвуферный аппарат. Имеются ФНЧ четвертого порядка, плавный ФВЧ (от 10 Гц – можно использовать как фильтр инфранизких частот), номинальная мощность 450 Вт на один (!!) ом... Еще предусмотрены эффективный басовый эквалайзер, регулируемая добротность фильтров и, конечно, ДУ для оперативной регулировки. И все это – за 235 долларов.

■ HiFonics Falcon – (номинальная мощность 2х90 Вт) – самый сильный среди самых малых. Пригоден для раздельного питания мощного мидбаса в составе двух- или трехкомпонентного «фронта». Еще лучше подходит для сдвоенных мидбасов – нынче это модно... Ну а кому попроще,

многообразием качественных усилителей компактных размеров. Сегодня подобные модели пересчитаешь по пальцам одной руки – это Power Amper Q250, HiFonics Warrior, PPI 2120, Genesis STEREO 60 и Audio System Twister 120 F2. Практически для каждого из них можно найти место или под приборной панелью, или в центральной консоли, или, на худой конец, под передним сиденьем.

Если речь о «продвинутой» в техническом отношении аудиосистеме, то проектировать и строить ее следует по принципу «Каждой паре динамиков – свой усилитель». В этом случае в штатное оснащение усилителей должен входить развитый встроенный кроссовер (говоря проще, фильтр), позволяющий выделять каждой звучащей «парочке» определенную полосу частот, будь акустика двух- или трехкомпонентная. Внешние активные кроссоверы для этой задачи малопригодны – и места мало, и лишние кабели для их подключения нам ни к чему... При таких условиях список моделей сужается всего до двух (!) – PPI 2120 и HiFonics Hawk. Только эти два аппарата самодостаточны – не требуют дополнительных устройств для реализации активного поканального или раздельного усиления. При этом они обладают высокими техническими характеристиками, доступной стоимостью и более чем компактными размерами. Бывало, HiFonics Hawk удавалось расположить прямо под магнитолой!

Понятно, что, применяя несколько усилителей, весьма непросто уложиться в выделенный бюджет: занятие это не из дешевых. Поэтому можно пойти несколько иным путем: например, для питания двухкомпонентной акустической системы использовать не два двухканальных усилителя, а один – четырехканальный. Такое подключение имеет ряд преимуществ: один усилитель заведомо проще расположить и легче коммутировать, так как не требуется силовой и акустической проводки к его «коллегам» – второму, третьему и т. д. Кроме того, один четырехканальный усилитель всегда дешевле двух меньших братьев «о двух каналах» каждый. Первый и второй каналы подключают напрямую к высокочастотнику, третий и четвертый – к мидбасовым головкам.

Компактных четырехканальников, пригодных для активного разделения частот, тоже немного – упомянутый выше HiFonics Eagle, а также PPI 4240. Последний больше размером, слабее по мощностным показателям, однако при всем при том удобнее и точнее в настройке. Для подобных целей также сгодится Genesis Profile FOUR – усилитель сверхтонкой конструкции, со встроенным вентилятором охлаждения. Однако при этом потребуется привлечь в систему дополнительный фильтр нижних частот (ФНЧ).

Если прикинуть, насколько можно снизить длину межблочной и акустической проводки при установке усилителя в передней части салона по сравнению с привычными вариантами, то получится, что длина самых ответственных за звук межблочных кабелей может отличаться в десять раз, а акустических – не менее чем в пять раз. Учитывая, что эти кабели сами по себе – удовольствие недешевое, можно к тому же и сэкономить.

Размещая усилители во фронтальной части салона автомобиля, следует помнить об особенностях этого вида установки. Во-первых, усилитель при работе сильно греется – извольте позаботиться об отводе тепла. Во-вторых, вся проводка, идущая под «торпедо», должна быть прочно закреплена, подвязана к штатным магистралям и жгутам, не мешая работе движущихся механизмов, как то привод отопителя, воздушной заслонки и т. д. В-третьих... а вот в-третьих надо помнить, что любые работы по установке любого дополнительного оборудования в сложный живой механизм под названием автомобиль должны производиться аккуратно, дотошно, в соответствии с инженерным проектом или хотя бы представлением о конечном замысле. Но это вы наверняка знаете... ■

пожалуйста – отличный выбор для сабвуферной головки номиналом ватт эдак под триста... И всего за 160 долларов.

■ HiFonics Hawk – безусловный шедевр (без пафоса)! Размером меньше половины странички, которую вы сейчас просматриваете, широкополосный класс АВ, встроенный активный кроссовер (в обе стороны!) от 10 до 5300 Гц, линейный выход, организация полосового фильтра и, напоследок, номинальная мощность 2х50 Вт на нагрузке четыре ома.. Стоимость – 130 долларов.

ГАРАНТИРОВАННАЯ ОХРАНА-ЛЮКС

Наименование – противоугонный замок «ГАРАНТ».
Ориентировочная цена – 2500 руб.

Лидер по части механических противоугонок – тольяттинская фирма «Флим» – продолжает совершенствовать свои запорные изделия. Одно из них – представленный на московском «Мотор Шоу-2004» новенький «Гарант» в исполнении «Люкс». Его замковый механизм ABLOY с двусторонним ключом имеет не только повышенную секретность, но и удобнее в применении. Пластмассовая ручка также улучшает эргономику изделия. Стопор выполнен из нержавеющей стали, прошедшей термообработку, а дополнительную защиту от высверливания обеспечивают встроенный шарик и специальная дополнительная шайба. Показанное на фото изделие предназначено для «восьмого» семейства ВАЗ – отметим, что теперь все «Гаранты» будут выпускать в двух вариантах – люксовом и базовом.

УХОДЯЩАЯ НАТУРА

Наименование – книга «Л. М. Шугуров. Автомобильная Москва. Столетие 1902–2001 гг.». Издание ЦДТС, КМК. 2004.
Ориентировочная цена – 500–600 руб.

Какой же тесной была Сухаревская площадь! В середине – «шанхай» рынка, сбоку трамвайные пути, по которым прыгают редкие неуклюжие авто… Тесноватый двор в Орликовом переулке заполнен небольшими новенькими «рено». Это – первый в Москве таксопарк… Декабрь 1941-го. Искореженные, занесенные снегом немецкие машины на ближних подступах к столице.. А это одна из первых, еще не серийная «Победа».

Полвека известный журналист и автомобильный историк Л.М. Шугуров, несколько десятилетий проработавший в журнале «За рулем», собирал эти фотографии. В «Автомобильной Москве» их более 500: легковые автомобили, грузовики и коммунальные машины, автобусы и троллейбусы на фоне московских пейзажей, так изменившихся за сто лет.

Книга не оставит равнодушными даже тех, кто видел иные из этих машин «живьем», ездил на них. Ведь всего за какие-нибудь 10–15 лет автомобильная столица стала неузнаваема. Сколько в Москве осталось «запорожцев» и «москвичей»? А те, что еще ездят, уже не сфотографировать на фоне гостиницы «Москва» и «Военторга»…

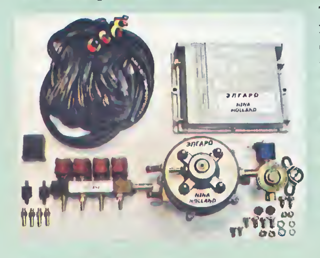
РАСПРЕДЕЛЯЕМ ГАЗ

Наименование – система фазированного распределенного впрыска газа.
Ориентировочная цена – 400 долл.

У газа как альтернативного топлива есть свои сторонники и противники – «за» и «против» известны давно. Свой шар в чашу сторонников решила опустить голландская фирма «Нина» (NINA): она предлагает владельцам впрысковых ВАЗов с контроллерами «Бош» и «Январь» оснастить их системой распределенного фазированного впрыска газа.

В августе аналогичное предложение поступит обладателям впрысковых машин ГАЗ.

Московское представительство компании отмечает, что новинка с русским именем ЭЛГАРО гарантирует ее обладателю отсутствие привычных «хлопков» двигателя, минимальную потерю его мощности (1–2%), выполнение норм Евро II, Евро III и Евро IV, совместимость с бортовой самодиагностикой и т.п. Также разработано оборудование для технического обслуживания новой системы.



КАРМАННЫЙ ЛОЦМАН

Наименование – навигационная система.
Ориентировочная цена – $120 (без компьютера).

Протестированная нами (ЗР, 2004, № 2, с. 184) навигационная система PocketGPS pro Moscow отныне доступна в новой версии. Уточнена карта Москвы и Московской области – машинам больше не придется вместо шоссе ехать по полям и огородам. Появилась возможность самому устанавливать запреты проезда (например, при ремонте дороги), запоминать маршрут, записывать в базу данных новые объекты. Наконец, теперь водитель сможет получать оперативную информацию о пробках в реальном времени через Интернет (по протоколу GPRS) или с помощью специальной приставки СМИ-ЛИНК УПИ. Карта бесплатно обновляется каждые три месяца.

А ТЫ НЕ ВОРУЙ!

Наименование – ящик для документов.
Примерная цена – 1600 руб.

Поскольку так называемые «барсеточники» окончательно обнаглели и начали красть сумочки из наших машин чуть ли не в открытую, приходится прибегать к защитным процедурам: прятать все и вся под запоры в собственном салоне… Очередная новинка от тольяттинского ООО «Техномастер» именно для этого и предназначена.

Новый ящик для документов создан для размещения под сиденьем автомобиля ВАЗ-2110 и отличается от предыдущей конструкции улучшенной замковой частью. Личинка знакома нам по известному блокиратору «Гарант» фирмы «Флим», но на сей раз она адаптирована для работы в новой «должности». Конечно, это не настоящий сейф, но голыми руками ящик не возьмешь. А если привычка убирать в него всю мелочевку станет постоянной, то и злополучное правое сиденье перестанет привлекать внимание жуликов.

ХИМИЯ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Наименование – автохимия фирмы «Садапс Бардаль».
Ориентировочная цена – от 150 до 500 руб. за единицу продукции.

Автохимии на наших прилавках сегодня хватает, а вот брэнд «Садапс Бардаль» (Sadaps Bardahl) практически не представлен. Московская фирма ЗАО «Тера» решила исправить положение, полагая, что французские препараты высокого уровня того стоят. Предлагаемая продукция рассчитана на любые автомобили и включает полный диапазон средств по уходу за машиной, а также расходных материалов, добавок, смазок и т.п. О реальном качестве товаров говорить пока рано, а о том, как они выглядят – хоть сейчас: на фото представлено средство очистки карбюраторов и инжекторов примерной стоимостью 170 руб.

ВОЗВРАЩЕНИЕ БЛУДНОГО РЕГУЛЯТОРА

Наименование – трехуровневый регулятор напряжения.
Ориентировочная цена – 150 руб.

Калужское ЗАО «Энергомаш» выпустило изделие, которое вызывает противоречивые чувства. Если опытные автомобилисты мгновенно определят его предназначение по внешнему виду, то их менее умудренные собратья могут искренне удивиться – мол, что это? Действительно, ни на одном современном автомобиле такого уже не встретить…

Регулятор напряжения много лет назад исчез «с глаз долой» и переехал с брызговика в недра генератора, как бы слившись с его щеточным узлом. Очень удобно, когда все это исправно работает, и совершенно невыносимо, когда начинаются отказы и ремонты. В сервисе те же проблемы – электрику куда проще и выгоднее вынести приговор: «Замена генератора!», чем ковыряться в его потрохах. Вот тут-то и может сработать «обратная замена» – калужане освоили выпуск выносных регуляторов напряжения. Модель, представленная на фото, предназначена для ВАЗов «восьмого» и «десятого» семейств с генераторами типа 37.3701. Важная особенность: регулятор – трехуровневый!

Пользоваться новинкой просто: отказавший штатный щеточный узел с регулятором напряжения удаляют из генератора и устанавливают на его место щеточный узел из калужского комплекта. Новый выносной регулятор монтируют в удобном месте. А встроенный переключатель уровня напряжения устанавливают сообразно погоде: если очень жарко, то на «минимум» (13,5–13,7 В), холодно – на «максимум» (14,6–14,8 В), а если ни то ни се – то посередке (14,1–14,3 В). И аккумулятору хорошо, и ремонтопригодность отличная. Только одно «но»: встроенный безотказный регулятор с термокомпенсацией был бы куда уместнее на автомобиле третьего тысячелетия…

ПОЙМАЙ, ЕСЛИ СМОЖЕШЬ

Наименование – «Радар-Детектор СИМИКОН» «РД» 712 «Рефлекс ХК».
Ориентировочная цена – 800 руб.

Питерская фирма ООО «СИМИКОН» продолжает сражаться на два фронта, чередуя в гамме своих новинок радары с радар-детекторами. Представленная на фото «раскладушка» предназначена на сей раз для тех, «кого ловят» – водителей, а не гаишников. Прибор представляет собой высокочувствительный двухдиапазонный СВЧ-приемник, разработанный с учетом специфики таких измерителей скорости, как «Искра-1», «Сокол», «Беркут» и «Радар». Кроме того, он реагирует на стационарные радар-маяки, работающие в Х- и К-диапазонах СВЧ.

Из особенностей новинки отметим прежде всего конструкцию корпуса. Две его половинки можно фиксировать в произвольном положении относительно друг друга, а потому прибор легко разместить как на «торпедо», так и на ветровом стекле. Помимо привычных функций – звуковая и световая сигнализация, режимы «Город-Трасса», приглушение звука и т. п. – предусмотрена возможность ручной регулировки чувствительности прибора с помощью часовой отвертки. В остальном же перед нами знакомый атрибут современного автомобиля со всеми своими достоинствами и, увы, недостатками – от ложных попискиваний никуда не денешься…

ПОДМАЖЕМ И ПОЕДЕМ

Наименование – смазка 1299 WD.
Ориентировочная цена – 150 руб.

Многофункциональная смазка «Вальволин» 1299 WD относится к тем «полезняшкам», которые хоть раз да пригодятся. Окислилось, заело, заржавело – берешь баллончик и «пшикаешь»: должно помочь. Полное название препарата – Valvoline MultiSpray 1299 WD. Кстати, производитель утверждает, что в рамках проводимой им акции покупатель как бы приобретает 100 мл препарата бесплатно, поскольку баллончик емкостью 400 мл продается по цене меньшего собрата в 300 мл…

ТЕХНИКА ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

АЛЕКСАНДР БУДКИН ФОТО ГЕОРГИЙ САДКОВ

ТОВАР ЛИЦОМ

Дебютировавший в прошлом году «Сузуки-Игнис» пришел на смену модели «Свифт», ведущей родословную с 1983 года. Как и все небольшие автомобили последнего времени, новая машина выше предшественника. Это сделано, чтобы увеличить внутренний объем, но остаться в своем классе, в данном случае – малом.

В Европе есть и полноприводная модификация автомобиля, а также с дизелем 1,3 л, 51 кВт/69 л. с. В России «Игнис» предлагают пока лишь с передним приводом. Двигатели – бензиновые, объемом 1,3 л, 69 кВт/94 л. с. и 1,5 л, 73 кВт/99 л. с. В придачу к первому только механическая пятиступенчатая коробка передач, а ко второму – только четырехступенчатый «автомат». Машину с любым силовым агрегатом можно купить в исполнении «стандарт» или «люкс».

Несмотря на скромные габариты, «Игнис» не попадает в желанный для многих ценовой диапазон до десяти тысяч. За японскую марку и ожидаемую высокую надежность придется заплатить как минимум $14 880 (кстати, за японское качество борются венгерские сборщики). Такова цена автомобиля в стандартной комплектации с мотором 1,3 л и «механикой». Самый дешевый «автомат» и двигатель 1,5 л будут стоить уже от $16 680. Цена машин с теми же моторами в люксовом исполнении – $15 590 и 17 390 соответственно.

В минимальную комплектацию входят кондиционер и умный электроусилитель руля, две передние подушки безопасности и электрические стеклоподъемники передних дверей, подогрев и электропривод наружных зеркал, противотуманные фары и аудио-

подготовка (без магнитолы). На всех машинах установлены центральный замок, подогрев передних сидений, ABS.

Основные отличия версии «люкс» – колеса из легкого сплава 185/60R15 вместо стальных 165/70R14, релинги на крыше и пластиковый обвес на арках колес и порогах.

Относительно высокая цена «Игниса» вряд ли позволит ему подняться на первые строчки в рейтингах продаж, и тем не менее автомобиль для российского рын-

Панель лаконична. Слева и справа от центральной консоли небольшие, но глубокие ниши для мелочей.

Шкалы приборов хорошо читаемы, еще бы подсвечивались более спокойным цветом.

«Подавать голос» все-таки удобнее не кнопками, а всей центральной частью руля.

В передних и задних дверях нашлось место для емких карманов.

Глядя в зеркало, понимаешь, какой кнопкой включается подогрев.

КОНКУРЕНТЫ

	«Опель-Мерива» 1,6 л	«Форд-Фьюжн» 1,4 л	«Хёндэ-Мейтрикс» 1,6 л
Размеры, мм:			
длина	4042	4020	4025
ширина	1694	1721	1740
высота	1626	1534	1685
Максимальная скорость, км/ч	170	163	170
Разгон 0–100 км/ч, с	14,4	13,7	12,7
Расход топлива, л: город/шоссе/средн.	10,5/6,2/7,1	8,6/5,4/6,6	10,3/6,6/8,0
Цена, долл. США	от 17 350	от 16 900	от 15 990

«Игнис» – вид сзади: поджарый крепыш. Дань японскому консерватизму – кнопочный замок пятой двери. Наверное, правильно: «сапог в бою надежнее».

Для пробки есть специальное место, но на нашем экземпляре, чтобы его занять, пришлось применить грубую силу.

Съемная пепельница в «Игнисе» понравилась даже некурящему. Эргономически очень приятная игрушка.

«Докатка» постепенно становится привычным атрибутом современных автомобилей.

ка интересен. Небывало большой для такой иномарки дорожный просвет 170 мм, высокие пороги и плотная подвеска дают право говорить о его приспособленности к различным дорожным условиям, в том числе к российским проселкам. По крайней мере, геометрическая проходимость у него лучше, чем у вазовской «десятки». Нет мощной защиты моторного отсека? Ее по первой же просьбе готовы установить в сервисном центре ($115).

Осталось добавить, что мы поведем рассказ об автомобиле в комплектации «люкс» с двигателем 1,5 л и автоматической коробкой передач ($17 390).

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Что ни говори, выглядит «Игнис» крепким пареньком. Если не поместить рядом человека, машина на фото будет казаться больше, чем она есть на самом деле. Ну чем не SUV, только маленький?

Компоновщики изловчились разместить в небольшом автомобиле множество карманов. Несмотря на его скромные габариты, даже в задние двери можно ставить бутылки. В то же время сиденья второго ряда при складывании образуют ступеньку, и по заведенной уже традиции под ковром багажника место только для «докатки». Можно посетовать, что нет и удобной полки под левую ногу, но поскольку у нас «автомат», пространства для ступни достаточно.

Высокая посадка позволяет найти удобную позу даже без регулировки рулевой колонки. Не слишком удобны две кнопки звукового сигнала на руле – они хороши, только когда острота ру-

У скромного по размерам автомобиля трудно получить ровный пол в багажнике при складывании сидений, по крайней мере по частям.

Обратите внимание: спинка заднего сиденья «разрезана» на две части, а подушка – нет. Это несколько ограничивает возможности трансформации.

левого управления требует редких перехватов, но это не про «Игнис». Как и подобает небольшому автомобилю, он «заточен» под город, где излишняя острота ни к чему.

Сегодня все реже встретишь комбинацию приборов «без выпендрежа», поэтому практичное решение панели «Игниса» отмечаешь со знаком плюс. Правда, не совсем понятна красная подсветка приборов, но это на любителя.

Размеры кресел и диапазоны их регулировки – японские, то есть места спереди достаточно, но чувства свободы у крупного водителя, наверное, не будет. В высоту запас большой – вряд ли кто пожалуется.

На задних сиденьях много места вверху, умеренно впереди (до передних сидений), скромно в ширину, что вполне понятно. Можно менять угол наклона задней спинки – раздельно для двух ее частей. Как и подобает современному автомобилю, здесь три полноценных трехточечных ремня и столько же подголовников. Причем последние, когда ими не пользуются, легко утопить, чтобы не мешать обзору.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, ДОЛЛ. США

ТО 1500 км (с расх. материалами)	95
ТО 15 000 км (с расх. материалами)	175
ТО 30 000 км (фильтр салона)	260 (+85)
Колодки тормозные передние	85
Колодки тормозные задние	155
Радиатор	600
Бампер передний	515
Бампер задний	350
Капот	420
Дверь передняя	300
Дверь задняя	350
Крыло переднее	185
Ветровое стекло	310
Блок-фара	285
Фонарь задний	130
Нормочас работы	33

ЦЕНЫ НА «СУЗУКИ-ИГНИС»

Двигатель	Коробка передач	Вариант комплектации	Цена, долл. США
1,3 л	механическая	«стандарт»	14 880
		«люкс»	15 590
1,5 л	автоматическая	«стандарт»	16 680
		«люкс»	17 390

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «СУЗУКИ-ИГНИС»*

Опция	Цена, долл. США
Защита моторного отсека	115
Сигнализация	от 250
Датчики парковки	250
Замок коробки передач	300
Коврики в салон	подарок

** Цены автосалона «СИМ», предоставившего автомобиль на тест*

В «люксовую» комплектацию входят дуги на крыше (релинги).

Сзади каждому седоку предлагают по трехточечному ремню и подголовнику.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	1,3 л, МКП	1,5 л, АКП
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3770	
ширина	1605	
высота	1565	
Снаряженная масса, кг	955	975
Полная масса	1470	
Максимальная скорость, км/ч	160	165
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,1	11,0
Топливо/запас топлива, л	АИ-91–95/41	
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	8,3	9,8
загородный цикл	5,5	5,8
средний	6,5	7,2
Двигатель	бензиновый	
Рабочий объем, см^3	1328	1490
Мощность, кВт/л. с.	69/94	73/99
при об/мин	6000	5900
Крутящий момент, Н·м	118	133
при об/мин	4100	4100

ВАРИАНТЫ КОМПЛЕКТАЦИИ

«Стандарт»	«Люкс»*
ABS, две подушки безопасности, кондиционер, подогрев зеркал и передних сидений, противотуманные фары, электрические стеклоподъемники спереди, центральный замок, иммобилайзер	Задний спойлер, релинги, накладки колесных арок и порогов, бокс для очков, информационный дисплей, легкосплавные колеса 185/60R15

*Дополнительно.

Автомобиль предоставлен фирмой «СИМ», тел. 725-22-99.

Внимательный взгляд сбоку наверняка отметит широкие в верхней части проемы задних дверей. Как достоинство отмечу также настройки кондиционера. Он обучен дуть на пассажиров умеренно холодным воздухом, чтобы те не простудились. Вообще, умеренность – одна из черт «Сузуки». И багажник объемом 235 литров – ни мал ни велик; и масса меньше тонны при грузоподъемности 500 кг.

КАК ЕДЕТ

У военных в последние годы принято говорить о «технике двойного назначения» – гражданской и военной одновременно. Это почему-то пришло на ум, когда увидел «Игнис», а позже – сел за руль.

Конечно, он не создан для службы в армии, однако при сугубо городском, на первый взгляд, назначении при езде по проселочным дорогам получаешь удовольствие. Плотная подвеска хорошо справляется с большинством колдобин, подталкивая иной раз к езде быстрее разумного. Еще бы полный привод...

На шоссе по мере роста скорости машина долго остается точной в своих реакциях на действия водителя. Запаздывания становятся ощутимы после заметного превышения того, что допускают Правила, но и здесь крены остаются небольшими.

В городских условиях к числу сильных сторон «Сузуки» надо добавить удобный «бублик» и не оставляющее водителя хорошее чувство габарита. Правда, если город российский, даже плотная подвеска небольшого автомобиля может спасовать перед короткими, но глубокими волнами – там, где случайно просел асфальт, например.

У «Игниса» весьма неплохая для своего класса шумоизоляция – мотор хорошо слышен лишь после 4000 об/мин, а при нормальном режиме 1,5-литровый двигатель попадает в этот диапазон нечасто. Но больше всего понравилась автоматическая коробка передач. Прежде всего потому, что переключается почти не задумываясь.

Ну а больше всего не понравились цены на японскую «кузовщину» (см. табл.). Они делают более актуальной полноценную страховку (ОСАГО плюс «автокаско»).

Официальные дилеры предлагают покупку в кредит с возможностью выбора между несколькими банками. Минимальный первоначальный взнос – от 20% (не считая страховки), максимальный срок кредита – до трех лет. □

ОБУВНАЯ МАСТЕРСКАЯ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

У ПРОХОЖИХ НА ВИДУ

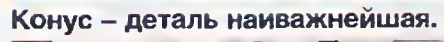
Перечень услуг шиномонтажной мастерской, как правило, невелик: снять-поставить покрышку на колесо, ликвидировать прокол и отбалансировать конечный продукт. Дело нехитрое, но лишь на первый взгляд.

Голыми руками колеса нынче никто не бортирует – очень уж неблагодарное это занятие. Да и результат, как правило, плачевный – гнутый обод, поврежденный борт или дырка в камере. На станке все выходит быстро и аккуратно. Правда, тоже не у всех. Главная беда – грязь. В процессе работы она непременно поцарапает диск и попадет внутрь покрышки. В движении этот абразив быстро прожует камеру или протрет защитный герметизирующий слой шины. Борется со злом всяк по-своему. Большинство норовит содрать коросту металлической щеткой. Предприятие сомнительное. Если не стараться – грязь останется, а переусердствовать – отойдет вместе с краской. По-хорошему без специальной душевой тут не обойтись. Рядом должен стоять рабочий стол. На нем достают камни из протектора и зачищают торец ступицы. Мусорить на станке – дурной тон.

Верный знак бережного отношения к клиенту (и его имуществу) – пластиковая вставка на монтажной лапке станка (фото 1). Мелкая деталюшка защищает краску на закраине обода. Служит она относительно недолго – изнашивается. Сэкономив на замене, мастер не рискует почти ничем, ведь ржавые потеки и коррозионные раковины появляются не вдруг. А к посмертной славе стремятся немногие.

Собранное колесо нужно отбалансировать, иначе тряски автомобиля потом не избежать. Главное здесь – правильно установить объект на станок. Для этого надо подобрать подходящий конус (фото 2), насадить на него диск и запереть снаружи планшайбой. Для штампованного колеса большего не требуется. А вот литое, с глубиной центрального отверстия куда большей, может встать наперекосяк. Чтобы этого избежать, «с лица» его дополнительно подпирают адаптером (фото 3) – нехитрым приспособлением, имитирующим ступицу под-

1 Пластиковый вкладыш – краска не пострадает.


Конус – деталь наиважнейшая.

Так закрепляют легкосплавное колесо.

Правка диска на станке.

вески. Впрочем, вместо него с тем же успехом можно использовать второй, «обратный» конус. А вот пренебрегать и тем, и другим сразу негоже – ничего путного не получится.

Грузики лучше всего крепить на скобках. Пусть это и не очень нарядно, но прочно. Кроме того, так проще достичь классического результата – по одному грузу на каждую сторону. А чтобы поверхность под скобкой не «зацвела», места крепления стоит покрыть прозрачным антикором. С клеящимися грузиками работать сложнее. Дабы не портить архитектуру литых колес, ставят их в местах потаенных – к примеру, за спицами. И хотя на балансировочных станках предусмотрены специальные программы, убрать дисбаланс здесь намного сложнее. Но это не означает, что грузики можно вешать гроздьями. В случае ошибки профессионал обязательно оторвет «излишки» и повторит операцию снова. Убыток убытком, но ведь репутация дороже.

Кое-где предлагают «финишную» балансировку прямо на машине. Так, дескать, можно скорректировать неуравновешенность всех неподрессоренных масс. Сомневаемся: если в нормальных условиях сделать это не смогли, то чего ждать от «полевых», где работаешь согнувшись в три погибели?

Впрочем, часто квалификация мастера ни при чем. Всему виной гнутый диск. Они попадаются чуть не на каждой десятой машине. Так что истинный профи, экономя свой труд и деньги клиента, перед сборкой обязательно проверит биение колеса. Небольшие вмятины и «восьмерки» можно исправить, не сходя с места. В уважающей себя мастерской есть станки для восстановления геометрии (фото 4).

Завершающий этап – установка колеса на автомобиль. Многие справедливо считают, что это лучше доверить специалистам. В примитивной вроде бы операции есть свои подводные камни. Чаще всего на них натыкаются владельцы «неродного литья». Эти произведения искусства нередко грешат неточностью изготовления. При установке на ступицу свой конус ловит лишь первый затянутый болт, а противолежащий в него немного не попадает. Его, конечно, тоже закручивают до упора. Если надо, то и с помощью лома. Но при этом что-то обязательно деформируется – диск, ступица или болт. Если все начать с другого конца, «главным» будет иной болт, а колесо чуть сместится в противоположную сторону. Но в обоих случаях радиальное биение гарантировано, причем величина порой достигает 1 мм!

Но не спешите оплакивать опрометчивую покупку – выход есть. В центральное отверстие надо вставить кольцо, которое позволяет посадить колесо на ступицу с небольшим натягом. Так как буртик, ступица и центральное отверстие – поверхности базовые, проблема снимается. Останется лишь равномерно затянуть крепеж.

МИМО КАССЫ

Чтобы проверить, как в шиномонтаже блюдут интересы заказчика, решили посетить несколько его объектов. И не с пустыми руками. Мастерам мы предлагали собрать и отбалансировать якобы купленные на «разборке» заведомо кривое колесо и кое-как залатанную покрышку. Сверх того, пытались отдать в ремонт шину, по всем нормам восстановлению не подлежащую. Боковой порез находился слишком близко к плечевой зоне. Заделать пробоину в этом случае – не проблема, но за безопасность езды никто не поручится. Таков был сценарий.

Первой под руку подвернулась безымянная мастерская на внутренней стороне МКАД. Дела у хозяина, видно, шли ни шатко ни валко – неплохое импортное оборудование было покрыто толстым слоем то ли пыли, то ли грязи. Наверно, он истосковался по работе: мгновенно собрал колесо и, не обращая внимания на то, что куски глины остались на внутренней полке обода, водрузил его на балансировочный станок. Как и ожидалось, по причине сильного биения вешать грузы было бессмысленно, как, впрочем, и ставить колесо на автомобиль. С нас – 60 (а если без сдачи, то 50) рублей за услугу. Пробитую покрышку спец брался сделать новой еще за 600. Мы, сославшись на неплатежеспособность, отказались созерцать превращение сказки в быль. После этого мастер, повернувшись спиной, потерял к нам всякий интерес. Говорить о товарном, а тем более кассовом чеке здесь, судя по всему, было не принято.

Следующая точка – возле магазина запчастей на Осташковском шоссе. Уровень заметно выше. Тут случилось

Территория... с акваторией.

Мойка – операция обязательная.

почти несбыточное – перед сборкой мастер по отдельности проверил колесо и покрышку. После чего предложил отправить то и другое в утиль. Оценив столь бескорыстный порыв, мы (по условиям эксперимента) настояли на продолжении. Кто платит, тот и заказывает! Пожав плечами, специалист взялся за дело и, тщательно очистив металлической щеткой диск, боковины и даже протектор, умудрился отбалансировать убогое колесо. Категорически отказавшись заделать порез и взяв с нас 80 рублей (без чека), он пожелал счастливого пути. От души или с издевкой?

Дальше, в других мастерских, все пошло по тому же сценарию. Сборка (без проверки и мойки), установка на балансировочный стенд, миг раздумий (разводить «чайника» или нет?) и отказ от дальнейшей работы. Цена – сопоставимая (около 80 рублей). Везде – без кассовых документов. Лишь однажды, устав потакать неплательщикам налогов, мы решительно потребовали чек. Дали сразу и без разговоров. За ремонт порезанной боковины из опрошенных не взялся никто.

Отдав дань мелкому бизнесу, решили проверить крупный. Выбор пал на салон МВО на проспекте Мира (фото 5). Правда, с ходу взять его не удалось – путь к воротам преграждала огромная лужа-озеро. Сунувшийся было вперед «Рено-Символ» тут же заглох и окутался паром. К счастью, мы были на «Ниве» – пронесло. Одолев преграду, попали в храм технической культуры. Все, что необходимо, налицо: и подъемник для снятия-установки колес, и мини-мойка (фото 6), и всевозможные шиномонтажные станки. Кругом – идеальная чистота и порядок. Мы даже решили, что по случаю потопа здесь выходной. Но нет, подоспевший мастер предложил оформить заявку. Услуги в ней оформлены в жесткий график: мойка, замена вентиля, сборка. Едва водрузив колесо на балансировочный станок, нам предложили оплатить работу. Взамен выдали чек и копию заказа с гарантией – как положено! Вот только пару оплаченных грузиков (2х10 руб.) на колесе мы не нашли. Мастера объяснили казус без тени смущения: балансировать нашу собственность нет нужды – ей место на свалке. Эта истина (вкупе с вежливым обхождением) обошлась в 205 рублей! Хоть без скидок, но с трехдневной гарантией. Поразмыслив, 100 рублей за невыполненную работу нам все же вернули. Остальное – плата за науку. А она гласит: ищи не красивую вывеску, а добросовестного мастера. Мы своего в конце концов отыскали.

В заключение – наши нехитрые рекомендации.

Предпочтение лучше отдать многопрофильной мастерской – там колеса не только соберут и отбалансируют, но и сделают необходимый ремонт.

У хорошего хозяина станочный парк содержится в чистоте и порядке. Мойка колес – признак цивилизации.

Специалист должен располагать хорошим инструментарием, в том числе адаптерами и большим набором конусов.

Перед сборкой мастер обязан проверить состояние камеры, покрышки и колеса. Тогда вам не придется платить за пустые хлопоты.

Балансировочные грузики не должны «расползаться» по ободу. Норма – один грузик на сторону. Исключение – литые колеса с их «архитектурой».

Решайтесь на сложный ремонт покрышки, только проконсультировавшись у двух-трех мастеров. Ошибка может обойтись слишком дорого.

Требуйте кассовый и товарный чеки. Это не только подтверждение платежа, но и основание для предъявления претензий. □

Редакция благодарит Автоцентр АИС за помощь в подготовке материала.

О техническом уровне станции и квалификации мастеров можно судить уже по надписи...

ДВА ГОДА: МНОГО ИЛИ МАЛО?

МАКСИМ ПРИХОДЬКО. ФОТО: АНДРЕЙ БОЙКО, СЕРГЕЙ ВОЛГИН

Совсем недавно, в конце августа, вступили в действие изменения в КоАП, которые, как предполагается, должны сократить число жертв и пострадавших на наших дорогах. Речь идет о наказаниях за употребление спиртных напитков за рулем. По привычным отечественным меркам их теперь страшно ужесточили: за управление автотранспортом под градусом водителя, по усмотрению суда, лишают «прав» на срок от полутора до двух лет. Заметим: в подавляющем большинстве стран кара за это куда жестче – лишение «прав» на 2–5 лет, огромные денежные штрафы и даже тюремное заключение! Но, как известно, у нас свои представления о дозволенном, а умение лихо управлять автомобилем, изрядно приняв на грудь, некоторыми нашими гражданами считается чуть ли не доблестью.

Как повлияет ужесточение наказания на количество ДТП с участием пьяных водителей, покажет время, а пока, в канун вступления в силу нового закона, мы решили взглянуть на ситуацию с позиций, которые считались «нормой». В этом нам помогли сотрудники 2-го спецполка ДПС ГУВД Московской области. Рейд (назовем его – «Ищем нетрезвых») начался в шесть часов вечера в Подольском районе перед выходными.

«ДЕНЬ ВОДИТЕЛЯ»

Город Подольск хоть и числится всего лишь райцентром, можно с полным правом назвать крупным: около 400 тысяч жителей, несколько серьезных предприятий, исправно перечисляющих налоги в местный бюджет...

Водитель в норме... А вот талона ТО – нет.

Обнаружат ли алкоголь в крови?

Та самая «трубка».

Вроде бы не на что жаловаться, так что пьют здесь, наверное, от радости: за семь месяцев этого года только силами спецполка в окрестностях города было выявлено более 9 тысяч (!) водителей с признаками алкогольного опьянения разной степени. Но это еще что! В самом Подольске, по подсчетам инспекторов, в среднем за сутки попадаются 15–20 молодцов, управляющих транспортом подшофе. По наблюдениям сотрудников ГАИ, в последние годы круг любителей выпить за рулем значительно расширился – рюмку теперь норовят опрокинуть и стар и млад, нередко попадаются на этом и женщины. Одним словом, «день шофера» теперь по пятницам отмечают многие жители Подмосковья, так сказать, без отрыва от производства, вне зависимости от пола, возраста и занимаемого положения.

ВЕЧЕР НА РЕЙДЕ

Итак, пятница. Экипажи разъехались по «точкам» в разные концы города. Мы занимаем позицию в тихом переулке, рядом со школой. Поначалу все спокойно и чинно; весь «улов» за первые два часа – две «шестерки» без страховых полисов и талонов ТО. Зато водители трезвы, как стекло! Правда, это им помочь не может – номерных знаков они лишаются. Вдруг по рации сообщение: автомобиль «Жигули» въехал в витрину магазина! Срываемся с места и по указанному адресу обнаруживаем: машина наполовину в магазине, только багажник торчит на дороге. Пассажирка на переднем сиденье, похоже, серьезно травмирована, а вот водителя и след простыл. «Наверняка, изрядно пьян, раз не смог разъехаться с магазином на пустой улице! – уверен инспектор. – Вот и отправился в бега, но найти его – пара пустяков». Один из экипажей остается на месте ДТП ждать «скорую» и эвакуатор (нельзя же бросить автомобиль, торчащий из витрины!), а мы отправляемся колесить по городу. По мере того как вечер вступает в свои права, сообщения об отловленных пьяных водителях поступают с интервалом в среднем один час.

ТРУБКА МОХОВА-ШИНКАРЕНКО

Чтобы вынести вердикт, одного свидетельства инспектора, что водитель лыка не вяжет, естественно, недостаточно: по правилам его надо отправить на медицинское освидетельствование в местный наркологический диспансер. В первый раз мы посетили это учреждение в семь вечера: поинтересовались, сколько «клиентов» здесь уже побывало в пятницу. Врач грустно улыбнулся: «Сегодня совсем мало; с утра всего пять человек доставили. А недавно у нас был зафиксирован рекорд: 55 человек за сутки!» Не успел доктор порадоваться необъяснимому «протрезвлению» земляков, как инспекторы доставили к нему юного «наездника» на предмет освидетельствования. Девятнадцатилетний Михаил за рулем микроавтобуса «Мерседес» спешил что было мочи домой, к любимой. Недоехал...

По итогам «продувки» на приборе Мохова-Шинкаренко (здесь определяется наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе) у него обнаружено

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

На ваш взгляд, ужесточение наказания за «пьяную» езду:

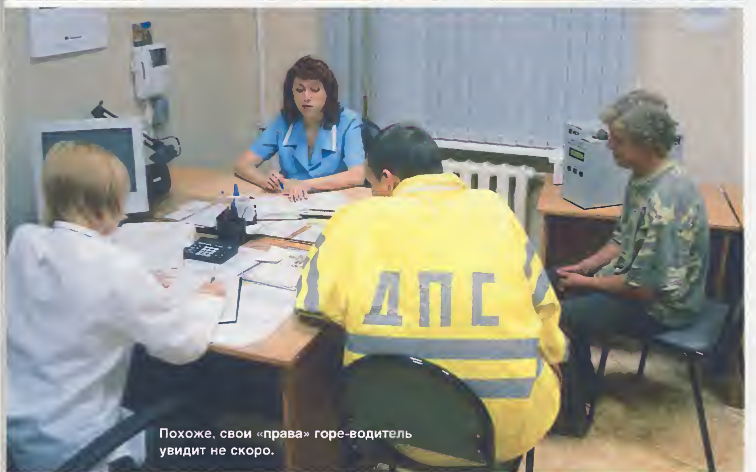
78% сократит число жертв в ДТП

8% поможет, но ненадолго

14% стимулирует взяточников

Это называется «поза Ромберга».

Танец «Яблочко» по-подольски.



Похоже, свои «права» горе-водитель увидит не скоро.

содержание алкоголя 2 промилле при «нулевой» норме. «Да, выпил я, но всего ничего, чуть-чуть водочки, для аппетита»... В голосе ни капли раскаяния, наоборот, только бравада: смотрите, вот я какой!

Следующего «клиента» привозят минут через двадцать. По всему видно, человек, уверенный в себе, эдакий «хозяин жизни» районного масштаба: на лице – полная апатия, взгляд наглый. После «продувки» (уровень алкоголя – 0,8 промилле) краснеет и начинает ругаться: «Я, конечно, сегодня «выпимши», но завтра вы мне «права» сами принесете!» «Это не самый буйный, – как бы оправдывается инспектор за земляка, – бывают гораздо хуже. Сколько раз мне грозили сорвать погоны и сослать участковым на Новую Землю!»

Особенно любят покуражиться местные предприниматели и «временно неработающие». Представители нашей интеллигенции, бывшие научные сотрудники и пенсионеры по большей части покорно молчат, одним своим видом выражая полное и категорическое раскаяние. «Гастарбайтеры» из Молдавии, Украины и Белоруссии предпочитают долго и тихо канючить: «Командир, ты же сам мужик, пойми – это в первый раз, а мне еще в Гомель (Дубоссары, Днепропетровск и т. д.) пилить»... Есть еще одна категория – юноши крепкого телосложения, с плоскими ушами и выразительной мускулатурой. Такие обычно молчат, хотя их молчание весьма выразительно.

«УБЕРИТЕ ФОТОГРАФА, ОН МЕШАЕТ МОЕЙ МЫСЛИ!..»

А вот и «весельчак» попался, первый за эту ночь (но не последний). Парень на «девятке» ехал в гости, предварительно несколько «подкрепившись» (0,9 промилле). Пока экипаж ГИБДД составлял протокол, интересовался, кто напечатает его портрет. «За рулем»? Класс! А на обложку попасть можно?» – любопытствовал он. Следующий «клиент», напротив, громко протестовал против «фотосессии». «Уберите фотографа, он мешает моей мысли!..» – громко причитал он. Наверное, его мучила совесть...

Вот так, за время нашего короткого дежурства (с шести вечера до двух часов ночи) освидетельствование прошли шесть человек (не забудем еще пятерых «утренних»!). Из «наших» пятеро были в разной степени опьянения, а шестой отправлен на обследование с подозрением на наркотическое опьянение. Говорят, это был «легкий» день...

«Подарком» в самом конце дежурства стал еще один «балагур» – на мотоцикле «Урал» с коляской он попытался торпедировать милицейский УАЗ. К счастью, промахнулся и тут же был остановлен экипажем ДПС. На вопрос, сколько же он выпил перед поездкой, уроженец Подольского района после длинной паузы ответил: «Две по 0,25» («трубка» показала хорошо за 2 промилле). Потом стал шутить.

Довольно быстро выясняется, что «права» у мотоциклиста уже изъяли раньше – тоже за езду в нетрезвом виде. Судя по документам, парню двадцать лет, на вид – все сорок.

«В АЛКОГОЛЕ ВОДИТЕЛЯ КРОВИ НЕ ОБНАРУЖЕНО»

Так говорится в одной невеселой шутке. Однако в ней – изрядная доля горькой правды. Алкоголизм ныне самая распространенная в стране болезнь, алкоголь плюс автомобиль – причина каждого шестого ДТП в стране и гибели ежегодно 4–5 тыс. человек, не говоря уже о покалеченных. Между прочим, тех самых наших граждан, на благо которых стараются удвоить ВВП, облегчают налоговое бремя и строят предприятия по выпуску новых автомобилей. Соотнесите это с одним только фактом – нашим пятничным дежурством в «легкий» день, постарайтесь представить себе масштабы бедствия и честно ответьте на вопрос: два года лишения права управлять транспортным средством – это много или мало?

Есть и другие неизбежные вопросы: поможет это или нет, образумит хоть как-то наших людей? Остается надеяться. Приговоры об отстранении от управления автомототранспортом станут выносить как мировые, так и федеральные судьи. И можно не сомневаться: пока они не останутся без работы. Это с одной стороны. А с другой – неизбежно встает вопрос о нечестных на руку инспекторах ГИБДД. Прикидывают даже, что «добровольный взнос», чтобы сохранить «права», возрастет с нынешних 100–200 долл. как минимум в два раза. Пьянство за рулем – во всех смыслах удовольствие недешевое, но куда печальнее, что это стало поистине национальным бедствием. И пока мы этого не осознаем, самые строгие законы не заработают в полную силу. Многие по-прежнему надеются на авось: «пронесет, я ж профессионал», «огородами проскочу», «да что мне будет от 100 грамм»...

В районе того же Подольска летом пьяный водитель «Ауди-80» не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и врезался в ВАЗ-2109, в котором ехала на дачу молодая семья. Годовалый ребенок погиб, пятилетний стал инвалидом. Докажите теперь отцу этих детей, что два года лишения водительских прав – чересчур суровое наказание... □

МНЕНИЕ ГИБДД МВД РФ
ПАВЕЛ БУГАЕВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ:

Горько в этом признаться, но сегодня на наших дорогах развязана настоящая война. Раньше все мы знали, что Великая Отечественная затронула практически каждую семью. Теперь можем говорить, что нет в стране человека, у которого в ДТП не пострадал бы родственник или знакомый. Причем не первый год среди самых опасных причин роста аварий мы называем пьянство за рулем. Только за последние семь месяцев из-за этого произошло почти 12 тыс. ДТП: погибли 2002 человека, ранения получили 16 847! Вдумайтесь в эти цифры!

Мировая практика убедительно свидетельствует, что самая действенная мера наказания за управление автомобилем в нетрезвом виде – это неумолимая и жесткая административная и уголовная ответственность. К сожалению, раньше наш КоАП позволял от такой ответственности уходить. Теперь принят новый, более суровый закон, на который мы возлагаем большие надежды. Нам, правда, говорят, что это приведет лишь к увеличению размеров взятки инспектору. Думаю, это просто попытка «перевести стрелки», увести разговор на другую тему. Со своими взяточниками мы боролись и будем бороться самым жестким образом. А вот искоренять пьянство за рулем – это задача общая, всего общества и каждого из нас в отдельности.

СТРОИМ? НЕТ – РЕФОРМИРУЕМСЯ

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Тезис о том, что «автомобильные дороги – транспортные артерии страны», известен с детства каждому. Действительно, по разветвленности, пропускной способности и качеству дорог судят об экономическом развитии государства – его «экономическом здоровье». Только вот если судить по тому, как часто каждый из нас за рулем поминает недобрым словом многочисленные колдобины отечественных дорог, «пациент скорее болен, чем здоров». Это при том, что дороги у нас ремонтируют постоянно!

Так называемый «ямочный» ремонт ведется в стране, можно сказать, круглогодично, а с наступлением летнего сезона на дороги выходит тяжелая техника для замены старого асфальтобетонного покрытия новым. Но минует год-два – и оно приходит в негодность, требуя нового капремонта или полной замены. По статистике, затраты на ремонт дорог в нашем отечестве составляют почти 3/4 от всех выделяемых на дорожные нужды средств, так что на строительство новых почти ничего не остается. Почему же у нас дороги так мало живут?

ИЗВЕСТНАЯ ВСЕМ ТАЙНА

Что и говорить – нам здорово не повезло с климатом: Россия – страна северная (Сочи не в счет) и 86% всех грунтов у нас – так называемые связанные (глина и суглинки). А они, как известно специалистам, хорошо набирают влагу и потом неохотно ее отдают. При этом перепады температур на поверхности земли в течение года могут достигать 80°C! Набрала почва влагу, а тут морозы ударили – асфальт и растрескался. Весной же, как только верхний слой грунта разморозился – он «поплыл».

Но дело не в одном только климате. В России стандарт на плотность грунтовой насыпи, на которую кладут асфальт, не менялся… с 1939 года. Представляете, как за эти годы изменилась грузоподъемность машин, выросли скорости? Разве 65 лет назад могли знать, что по дорогам со скоростью более 100 км/ч пойдут автопоезда весом в несколько десятков тонн? У нас же абсолютное большинство дорог рассчитано под нагрузку… не более 6 тонн на ось…

ИСТОРИЯ БОЛЕЗНИ

Ни климат наш, ни состав грунта мы изменить не в силах. Иное дело – способ укладки асфальта. Любой школьник, наверное, знает, что горячая асфальтобетонная смесь укладывается на предварительно утрамбованные слои щебня и песка. И прочность дорожного покрытия напрямую зависит от плотности грунта. Ныне действующий норматив (кстати, он у нас в 2,5 раза ниже, чем в странах Европы и США) можно основательно изменить.

Попытки увеличить плотность в последние годы предпринимались не раз. Пробовали применять специальную зарубежную технику, но она оказалась сложной, громоздкой, очень дорогой и не слишком приспособленной к российским условиям. Не по зубам ей наша глина! А между тем еще 10 лет назад в России была создана уникальная машина, в которой для уплотнения грунта использовалось не давление, а вибрация. За один проход она «забивала» глину на 7%, а этого вполне достаточно, чтобы увеличить прочность дороги в 2,5 раза!

Как водится, опыт признали крайне удачным – все важные начальники поставили свои визы под всеми важными документами… на том все и закончилось. В течение многих лет изобретатель машины Феликс Губерман обивал пороги разных инстанций, доказывая, как нужны России хорошие дороги. Никто с ним не спорил, соглашались, но машина так и осталась единственным опытным экземпляром. Как предполагал автор, все потому, что дороги у нас кому-то гораздо выгоднее ремонтировать, чем строить. В конце концов борьба изобретателю надоела, и он уехал за границу.

А теперь для заключения – небольшая цитата из утвержденной несколько лет назад президентом страны программы «Дороги России XXI века»: «Техническое состояние местных автомобильных дорог можно рассматривать как критическое… Из-за влияния неровностей покрытия… стоимость перевозок дополнительно возрастает на 30–50%. При данном техническом состоянии дорожной сети автомобиль на наших дорогах расходует в 1,5 раза больше горючего, чем в промышленно развитых странах. В плохих дорожных условиях стоимость обслуживания автомобилей возрастает в 2,5–3,4 раза, срок службы сокращается на 30%, а его производительность падает более чем в 2 раза». Нужны еще комментарии?

ВМЕСТО ДИАГНОЗА

Мы все-таки решили получить комментарий в Российском дорожном агентстве, сформированном в ходе административной реформы на базе бывшего Росавтодора. Все наши попытки оказались напрасными. Дело в том, что, начиная с февраля, работа этого ведомства (плохая ли, хорошая – не будем давать оценки) практически парализована. На место бывшего руководителя назначен новый, который за пять месяцев успел найти себе нескольких новых же замов и… подал заявление об уходе.

Положение о Федеральном дорожном агентстве было утверждено лишь в конце лета, при том, что многие его сотрудники не получали зарплату с марта (!). Естественно, ведущие специалисты разошлись по коммерческим фирмам. Практически все основные стройки федерального значения парализованы. Вот так и живем: не надо нам строить, не надо ремонтировать, есть более важная задача – реформа. А дороги… да какие там дороги! Не до них! □

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ. НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ **АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ**

Моя собака отгрызла половину паспорта транспортного средства (номер и данные машины читаются). Надо ли его менять сейчас или можно это сделать при снятии машины с учета? И вообще, что нужно для замены ПТС?

Требование об обязательной замене паспорта транспортного средства (ПТС) по причине его неудовлетворительного состояния нормативными актами Российской Федерации не установлено. В соответствии с Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 27 января 2003 г. № 59 (зарегистрированы в Минюсте России 7 марта 2003 г., регистрационный № 4251), а также Положением о паспортах транспортных средств, утвержденным приказом МВД России, ГТК России, Госстандарта России от 30 июня 1997 г. № 399/388/195 (зарегистрировано в Минюсте России 10 июля 1997 г., регистрационный № 1349), замена ПТС будет произведена при снятии автомобиля с учета либо при совершении иных регистрационных действий. По вашей просьбе это можно сделать и раньше. Во всех случаях для замены паспорта транспортного средства следует обратиться в регистрационное подразделение Госавтоинспекции по месту жительства с соответствующим заявлением, представив для осмотра автомобиль.

На ВАЗ-2106 потрескались стекла фар. При прохождении техосмотра это отметили как неисправность и отказали выдать талон. Законно ли?

В случае, если сила света фар и распределение их светового пучка соответствуют требованиям, установленным ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию и методы проверки», наличие трещин на их стеклах не может служить основанием для отказа в выдаче талона о прохождении государственного технического осмотра.

На приборной панели моего «Фольксвагена-Гольф» горит контрольная лампа – свидетельство неисправности подушки безопасности. Получу ли я талон техосмотра?

Действующие нормативные правовые акты и государственные стандарты, на соответствие которым проверяются транспортные средства при государственном техническом осмотре, не содержат требований к надувным подушкам безопасности. Поэтому неисправность этой системы не может служить основанием для отказа в выдаче соответствующего талона.

Меня оштрафовали за то, что днем ехал с включенными габаритными огнями. Правы ли сотрудники ГИБДД?

Согласно пункту 19.1 Правил дорожного движения на всех механических транспортных средствах и мопедах должен быть включен ближний или дальний свет фар при движении в условиях недостаточной видимости, а также в тоннелях (независимо от времени суток). Если указанное требование Правил вы нарушили, включив только габаритные огни, наказание назначено правомерно. В других случаях езда днем со светом только приветствуется.

В нашем городе стало модным делать разного рода наклейки на номерной знак с изображением российского флага. Могут ли меня оштрафовать за это?

Любые дополнения к государственному регистрационному знаку переводят его в разряд нестандартных, то есть не соответствующих ГОСТ Р 50577-93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования». При этом согласно части 1 статьи 12.2 КоАП РФ управление транспортным средством с нестандартными государственными регистрационными знаками влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда.

Из штатных узлов и агрегатов самостоятельно собрал ВАЗ-2109. Имеются справки-счета на кузов и двигатель, заключение техкомиссии о соответствии транспортного средства условиям и требованиям завода-изготовителя и годности к эксплуатации на дорогах общего пользования. Как мне зарегистрировать машину?

В соответствии со статьей 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» транспортные средства, изготовленные в Российской Федерации, подлежат обязательной сертификации. Регистрация транспортного средства без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещена. Для получения соответствующих документов советую обратиться в ФГУП ГНЦ «НАМИ» (125438, Москва, ул. Автомоторная, 2).

Был оштрафован за то, что на своем грузовичке УАЗ-3303 с разрешенной максимальной массой 2650 кг двигался по левому ряду многополосной дороги. Но ведь ПДД запрещают выезжать на эту полосу лишь «большим» грузовикам. Не так ли?

Согласно пункту 9.4 Правил дорожного движения (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2003 г. № 595) на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2.5 т занимать крайнюю левую полосу разрешается только для поворота налево или разворота. Если выезд на крайнюю левую полосу не был связан с необходимостью выполнить указанные маневры, наказали вас справедливо.

Когда я сдавал в ГИБДД экзамены на «права», мне не засчитали ответы по ПДД, хотя я допустил всего две ошибки, а в двух других внес исправления. Законны ли были действия инспектора?

В соответствии с Методикой проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, утвержденной ГУ ГИБДД МВД России 9 августа 2001 г., теоретический экзамен считается несданным, если кандидат в водители в течение 20 минут ответил правильно менее чем на 18 вопросов экзаменационного билета. При этом ответы, имеющие подчистки или исправления, считаются неправильными.

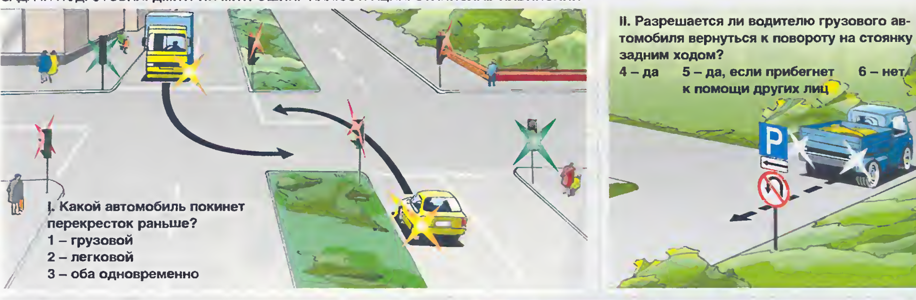
На ВАЗ-2108 1987 года выпуска в 2002 году поменял двигатель, а в 2003-м – кузов. Собираюсь ехать в ГИБДД и оформить замену агрегатов. Какой год выпуска будет проставлен в свидетельстве о регистрации?

В соответствии с упомянутыми выше Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России в случае замены кузова легкового автомобиля год выпуска транспортного средства не изменяется. Замена двигателя также никоим образом не влияет на эти данные. Поэтому год выпуска вашего автомобиля остается прежним – 1987-й.

Я инвалид II группы, с этого года езжу по доверенности на машине сына. Могу ли я получить льготы на оплату транспортного налога?

В соответствии со статьей 357 Налогового кодекса Российской Федерации налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства. Поскольку автомобиль принадлежит сыну, на льготы по оплате налога вы рассчитывать не можете.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**



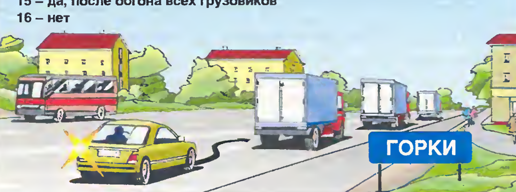
I. Какой автомобиль покинет перекресток раньше?
1 – грузовой
2 – легковой
3 – оба одновременно

II. Разрешается ли водителю грузового автомобиля вернуться к повороту на стоянку задним ходом?
4 – да 5 – да, если прибегнет к помощи других лиц 6 – нет

III. Разрешено ли водителю грузового автомобиля, обгоняющего трактор, пересечь прерывистую линию разметки в указанном месте?
7 – да 8 – нет

IV. Водитель эвакуатора, выполняющего транспортировку неисправного транспортного средства, имеет право:
9 – повернуть налево первым
10 – повернуть налево после того, как уступит дорогу велосипедисту
11 – продолжать движение лишь в прямом направлении

V. Первым проедет:
12 – трамвай
13 – легковой автомобиль



VI. Обязан ли водитель легкового автомобиля вернуться на ранее занимаемую полосу?
14 – да, после обгона каждого грузовика
15 – да, после обгона всех грузовиков
16 – нет

VII. Разрешено ли продолжить движение на легковом автомобиле, если после прокола одной из зимних шин установлено запасное колесо с летней шиной?
17 – да 18 – да, только при сухом дорожном покрытии 19 – нет

VIII. Кто из водителей, припарковавшись, нарушил Правила?
20 – все водители
21 – водители грузового автомобиля и джипа
22 – водители грузового автомобиля и такси
23 – никто

Ответы на с. 361

ЕДИНСТВО И БОРЬБА ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЕЙ

ВИКТОР ДМИТРИЕВ. ФОТО: **В. ЧЕРНЫХ, В. ДЕРМАН, И. АРХИПОВ, Р. КУЧЕРЯВЕНКО**

Едва ли кто вспомнит сегодня из давнего институтского курса все законы диалектики, но в жизни мы с ними сталкиваемся постоянно. Дорога – не исключение. Убедимся в этом.

Пытаясь соединить несоединимое, дорожники весьма преуспели. Один из красноречивых примеров тому запечатлел читатель в городке Оха Сахалинской области (фото 1). Поняв, что запрет на движение может проигнорировать только очень важное лицо, дорожные службы решили польстить его честолюбию и еще раз подчеркнуть, кто здесь главный.

Правда, чтобы изучать диалектику, на Дальний Восток отправляться вовсе не обязательно – условия для этого есть и у столичных водителей (фото 2). Зачем ограничивать их, заставляя останавливаться у стоп-линии или знака «Движение без остановки запрещено», как того требуют ПДД? Идя навстречу широте русской души, водителям дали аж 50 метров, чтобы выбрать себе понравившееся место.

Другой случай некогда озадачивал водителей в окрестностях Геленджика: если буквально трактовать комбинацию на фото 3, то знак, запрещающий движение транспортных средств массой более 20 тонн, распространяется только на те из них, чей вес превышает 15 тонн...

В российской глубинке нередко встретишь и то, что вообще не укладывается в привычные рамки понимания, не говоря уже о диалектике (фото 4). Местных и, видимо, иностранных водителей предупреждают о начале населенного пункта, плохой дороге, но при этом рекомендуют... двигаться со скоростью 70 км/ч. Похоже, здесь неписаные законы выше самих ПДД.

Ну и на десерт – очередной шедевр из Питера. На фотографиях 5 и 6 – двуликий знак. Автор фото посчитал, что рассматривать обе стороны этой «медали» надо воедино, как предупреждение об опасности ходить по нечищеным питерским улицам (фото 5) и возможных последствиях (фото 6). Символично, что в нескольких метрах отсюда находятся районная больница и травмпункт. Где как не на больничной койке еще раз осмыслить законы существования? □

1

2

3

4

5

6

РАЗГОВОР С ОТЦОМ АВТОГРАЖДАНКИ

О нашем собеседнике: профессор Владимир Тарачев, водитель с 30-летним стажем. Депутат Госдумы с 1996 года, был председателем подкомитета по страхованию. Инициатор и первый разработчик закона об ОСАГО.

НАЗРЕВШИЕ ПОПРАВКИ

– Владимир Александрович, удовлетворены ли вы действующим законом?

– Здесь как нельзя более кстати крылатая фраза: «Хотели как лучше, а получилось как всегда». Если бы работала первая версия законопроекта, подготовленная несколько лет назад, сегодня не было бы самых острых вопросов к нам, законодателям. Ко второму чтению выбросили много ценного (в том числе льготы пенсионерам и инвалидам), и я ничего тут не мог сделать… Но жизнь продолжается. Над этим законом придется работать и Госдуме, и правительству. Думаю, нужно три-четыре года, чтобы он был идеально вычищен, всем понятен и всеми исполнялся.

– Какие поправки назрели?

– Прежде всего, снижение базового тарифа для инвалидов и пенсионеров. Это надо прописать не в подзаконном акте, а прямо в федеральном законе, и пускай госбюджет находит средства! Государство себя не уважает, если оно не заботится о своих инвалидах и стариках. Предлагается также ввести трехмесячный полис (сейчас минимальный страховой период – 6 месяцев) и полис выходного дня.

– Для дачников?

– Не только. Например, меня, как депутата, пять раз в неделю возит на работу и с работы служебная машина, а в выходные я езжу на своей… Еще одна проблема, которую нужно срочно решать, – мелкие ДТП. Раньше их участники в большинстве случаев разъезжались «по-доброму», а теперь часами ждут милицию, парализуя движение. Руководство ГИБДД нам плачется: не хватает сотрудников! Думаю, надо законодательно закрепить право ГИБДД не выезжать на мелкие происшествия.

– Правила ОСАГО и сейчас позволяют обойтись без вызова милиции при взаимном согласии сторон и отсутствии вреда жизни и здоровью (пункт 39).

– Но этой возможностью практически никто не пользуется. Менталитет у нас такой!

– А какое происшествие будет считаться мелким?

– Вот это пока самый трудный вопрос. Царапина на борту «жигуленка» и «Мерседеса» – совершенно разные суммы…

О ТАРИФАХ

– Есть ли надежда, что правительство снизит базовые тарифы?

– Для пересмотра тарифов необходима статистика страховых сборов и выплат хотя бы за год. Завершается обработка данных, и с 1 января возможны новые тарифы.

– В какую сторону они могут измениться? Ваш прогноз?

– Я бы очень хотел пойти навстречу своим избирателям и себе как автовладельцу, но аварийность растет. А значит, надеяться на снижение тарифов вряд ли стоит. Давайте, однако, подождем статистику.

– Много нареканий и на территориальные коэффициенты.

– Да, они часто несправедливы. Вот что написал нам Александр Евгеньевич из Оренбурга: «У нас вокруг города в коттеджах живут газовые и нефтяные магнаты и просто бандюги и платят за иномарки с коэффициентом 0,4, а пенсионеры из оренбургских коммуналок за свои жестянки – в два с половиной раза больше»… Он предлагает вообще отказаться от территориальных коэффициентов, установив базовый тариф в размере 1% остаточной стоимости автомобиля: «Имеет пенсионер «копейку» в Москве стоимостью 10 тыс. рублей – ставка для него 100 рублей, а другой пенсионер в деревне Барвиха имеет джип за 100 000 у. е. – пусть платит 1000 у. е. Это и будет социальной справедливостью».

– Ну и как вам эта идея?

– Думаю, в ней есть рациональное зерно. Но должна быть единая методика оценки страховыми компаниями остаточной стоимости автомобиля.

– Что вы делаете с подобными предложениями от народа?

– Обсуждаю их со страховщиками – членами экспертного совета. Если они сочтут предложение дельным, это может послужить толчком для подготовки соответствующей поправки к закону.

О БЕЛЫХ ПЯТНАХ И О ЛИЧНОМ

– Владимир Александрович, известно ли вам, что думают россияне об ОСАГО?

– Недавно было проведено социологическое исследование. 18% опрошенных не имеют претензий к закону об ОСАГО, а 30% в целом его поддерживают, но считают, что он нуждается в доработке.

– Сторонников этого закона, наверняка, было бы больше, если бы не «белые пятна» вокруг него.

– Таких пятен, увы, немало. До сих пор нет централизованной информационной системы с единой базой данных.

– Чем и пользуются страховые мошенники…

– Не создана служба независимой автотехнической экспертизы. Те эксперты, к которым направляет потерпевших страховая компания, финансово от нее зависят.

– Как минимум арендуют у нее помещение.

– Совершенно верно. Нет единой методики оценки вреда жизни и здоровью…

– На Западе потерпевший обращается за возмещением к своему страховщику, а не в компанию виновника. Так ему проще и удобнее. А уж потом обе компании производят взаимозачет. Придем ли мы к этому?

– Постепенно должны прийти. Думаю, вмешиваться в этот процесс нет нужды – страховые компании в борьбе за клиента сами пойдут ему навстречу.

– И напоследок, с вашего позволения, о личном. В каких пределах вы застраховали свою автогражданскую ответственность?

– В предусмотренных законом об ОСАГО.

– А есть ли у вас полис добровольного страхования?

– Есть, по «Автокаско».

– Кстати, какая у вас машина?

– (Смеется) Хорошая!

В беседе принимал участие Леонид Сапожников.

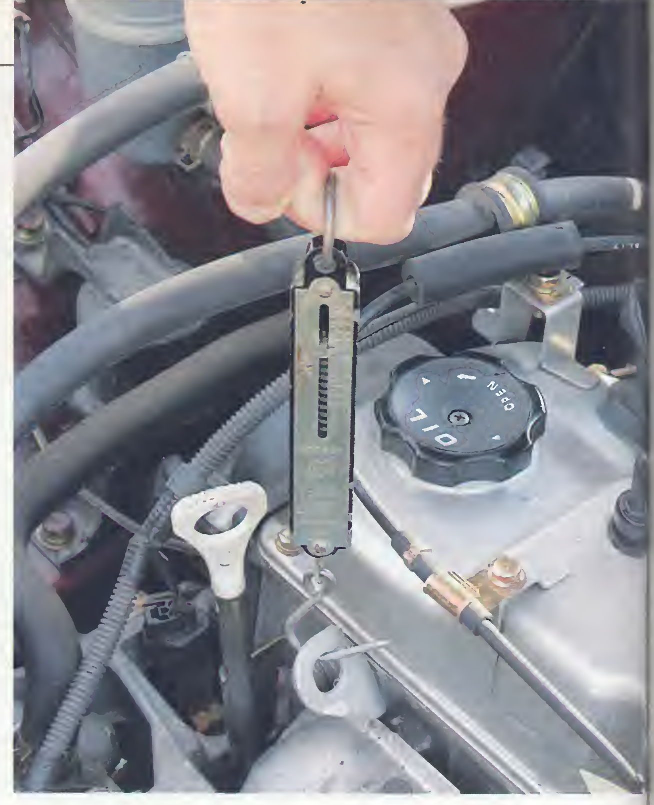
ПЕРЕЗАКЛЮЧАЕМ ДОГОВОР

Российский союз автстраховщиков (РСА) объявил о новой схеме перезаключения договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Те, кто впервые сделали это год назад и не намерены менять страховую компанию, должны, как известно, обратиться к своему страховщику за продлением действия договора на новый период. При этом если за два месяца до истечения срока действия договора от страхователя не получено письменного заявления об отказе в продлении срока действия договора, последний считается продленным на новый срок (постановление Правительства РФ № 263 от 7 мая 2003 г.). Сам полис выдается при уплате страховой премии.

В случаях, когда страхователь решил поменять страховую компанию, он должен направить письменное заявление с отказом от продления срока действия договора и получить там справку о наличии или отсутствии страховых выплат. Этот документ потребуют в новой страховой компании для определения скидок и надбавок к страховому платежу.

ПОДА-А-АЙТЕ ТАМОЖНЕ... НА ВЕСЫ

ВЯЧЕСЛАВ ВАРЕНОВ



БДИТЕЛЬНАЯ ДАМА-КАПИТАН

Решил недавно мой приятель Юрий привезти из-за рубежа новый двигатель для своего «Форда». Зачем он ему понадобился, спросите вы? Секрета нет. Купленный им в прошлом году в Германии и честно растаможенный «Форд-Мондео» в Люберецком МОТОР-2 (межрайонный отдел технического осмотра и регистрации УГИБДД Московской области) категорически отказались ставить на учет – номер на двигателе набит не заводским способом. Экспертиза подтвердила, что набивка номера действительно не заводская, но никакого криминала в том не нашла: за рубежом такое случается сплошь и рядом. Двигатель там – такая же запчасть, как коробка передач или рулевая тяга, и в регистрационные документы его номер не вносят. Если мотор нуждается в капремонте, его просто сдают в специализированную мастерскую, откуда сразу же получают точно такой же, отремонтированный, и на него, по желанию клиента, наносят кустарным способом номер сданного им двигателя.

Все это абсолютно законно, но – там, а не у нас, где ГАИ по-прежнему пытается учитывать всех и вся, в том числе и номера на наших двигателях. И в каждом отступлении от стандарта видит преступление. Поэтому, даже несмотря на заключение экспертизы, которая никакого криминала не нашла, на отказ следователя в возбуждении по этому факту уголовного дела, бдительная дама-капитан из МОТОР-2, сославшись на какой-то указ бывшего нашего президента, была непреклонна: в регистрации отказать!

Ситуация прямо-таки абсурдная: автомобиль привезен в Россию, таможенная пошлина за него уплачена государству в полном размере, а теперь это же государство в лице своего другого надзирающего органа запрещает гражданину пользоваться машиной. На вопрос, что же делать, сотрудница МОТОР посоветовала купить новый блок цилиндров с нормальным (по ее представлениям) номером.

Можно было, конечно, пойти к начальству межрайонного отдела с жалобой на ее действия, а в случае отказа обратиться в суд и заставить-таки зарегистрировать машину. Но Юрий, как и большинство наших граждан, не привык судиться, поэтому предпочел через друзей в Литве купить «движок» и привезти с первой оказией в Подмосковье. Друзья пообещали помочь и вскоре приобрели блок «фордовского» двигателя с поршнями. Оформили справку-счет на Юрия и тронулись из Вильнюса в направлении Москвы. При въезде в Белоруссию заполнили транзитную декларацию. Первая «засада» ждала их на белорусско-российской границе.

СКОЛЬКО ВЕСИТ «ДВИЖОК»?

Российский таможенный пост, что на трассе Минск–Москва, встретил их информацией о том, что блок цилиндров нужно взвесить, чтобы узнать, надо ли за ввоз брать пошлину, и если да, то сколько. Однако сделать этого таможенники не могут, потому что... на посту нет весов. Представляете, на самом главном посту, через который поступает в Россию основная масса товаров с Запада, нет весов! Чтобы взвесить груз, таможенники везут его в ближайшую деревню, в магазин. Каково? Но был вечер пятницы, и сельпо уже закрылось.

– Пустить в Россию мы вас не можем, – сказал старший смены. – Ждите завтрашнего утра или езжайте на другой пост. Через Белоруссию, само собой.

Получалось, что отсутствие весов на посту – это проблема тех, кто через него едет, а не руководства Смоленской таможни. Ближайший оснащенный столь редкими здесь весами пост находился под Рудней, на дороге Витебск–Смоленск. Но и там дежурный таможенник отказался оформлять ввоз блока. Сначала он долго решал: сопровождаемый это багаж или нет, а потом ему чем-то не понравилась литовская справка-счет. Мало того, потребовал паспорт владельца (который в это вре-

мя был у себя дома в Подмосковье), при том, что в доверенности были все паспортные данные. В конце концов, согласился на факсимильную копию паспорта. Пришлось ехать в Рудню, звонить хозяину «движка», чтобы он срочно выслал на рудненский почтамт копию своего паспорта. Но и факс не помог: таможня просто отказывалась регистрировать ввоз мотора.

– Не нравится мне ваша справка-счет, – вновь вернулся мытарь к знакомой песне. – Лучше бы вы съездили в Витебск и на рынке сделали другую, белорусскую, – посоветовал он. – Я просто не знаю, как должна выглядеть литовская…

Надо же! Госслужащий отказывается принимать подлинный документ, потому что не знает, как он должен выглядеть, и советует сделать фальшивый. Где такое еще возможно?

– Оформление мотора придется отложить до понедельника, – заключил представитель таможенной службы.

МЫТАРСТВА ЦЕНОЙ В 200 ЕВРО

Не будем останавливаться на том, как на границу должен был приехать хозяин мотора, как несчастный двигатель под конвоем отправили на таможню в Смоленск, как загнали его с машиной хозяина на склад временного хранения, чтобы оформить кучу бессмысленных бумаг, и как за все это безобразие заставили еще платить. Скажем только: когда после всех мытарств мотор привезли на таможенный пост, указанный смоленскими таможенниками, оказалось, что он… расформирован несколько лет назад. На все это ушла неделя.

Опустим дальнейшие злоключения уже на Подольской таможне и ее автотранспортном посту «Донской», где с хозяина взяли 200 евро пошлины. Поблагодарим судьбу, что в МОТОР-2 автомобиль был в конце концов зарегистрирован с новым мотором. Просто не верилось.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

А как же все должно быть по закону? С этим вопросом мы обратились в несколько таможенных учреждений, но везде сотрудники пожимали плечами. Только в Центральном таможенном управлении нам разъяснили, что к чему.

Начать с того, что по закону вовсе не обязательно было сразу оформлять блок на имя будущего владельца. Достаточно записать его на одного из сопровождающих литовцев, получить на границе карточку номерного агрегата, а уже после составить договор купли-продажи двигателя, хотя бы через комиссионный магазин. Тогда при транзите через Белоруссию на российской таможне вообще не надо ничего оформлять, даже останавливаться. Просто приехать на тот же пост «Донской» и, предъявив литовскую справку-счет и белорусскую транзитную декларацию, оформить ввоз блока и получить карточку номерного агрегата.

А теперь о главном. Ввоз номерного агрегата физическое лицо должно оформлять прямо на границе: до 50 кг – бесплатно, а все, что свыше – по 4 евро за килограмм. Предложение таможенника съездить в Витебск и оформить там белорусскую справку-счет абсолютно незаконно! Помещать на склад временного хранения, тем более сопровождать под конвоем двигатель, совершенно не требовалось. Оказывается, так все просто. Но почему же тогда честные люди должны столько терпеть от безграмотных таможенников?

Нашему герою посоветовали написать жалобу на имя начальников Смоленской таможни и ЦТУ. Пусть разбираются с компетентностью своих работников! □

ДЕЛО О «ПРАВОМ УКЛОНИСТЕ»

СЕРГЕЙ ВОЛГИН.
РИСУНОК
СЕРГЕЯ САВИЛОВА

Илья очень торопился домой, когда как назло попал в пробку на набережной. Двойная сплошная, четыре полосы движения. Простоял 10 минут, 20... Другие машины смело объезжали по встречной или разворачивались (через сплошную двойную) и уезжали в обратную строну. «А я чем хуже?» – решил Илья, выехал на «встречку» и тут же уперся в гаишную машину, стоявшую на набережной. Результат – административное нарушение по статье 12.15 часть 3 КоАП («выезд на встречную полосу проезжей части...»).

ПОСЛЕ ОТПУСКА

На заседание суда Илья не попал – начался очередной отпуск, путевки были уже куплены. Решением суда было лишить права управления сроком на два месяца. О принятом вердикте Илья узнал, как только вернулся из отпуска – позвонил в суд. Решение оспаривать не стал – о чем тут спорить, когда все и так ясно! Правда, в соответствии с законом копию должны были выслать по почте в течение трех дней, но почему-то этого не сделали.

Илья исправно ждал два месяца, а когда срок истек, пришел (пешком!) в ГИБДД за своим водительским удостоверением. Инспектор внимательно выслушал, а затем открыл статью 32.7 КоАП РФ и громко ее зачитал. После этого забрал у Ильи «времянку» и предложил прийти за «правами»... еще через два месяца. Он посчитал, что Илья обязан был сдать временное разрешение в ГАИ, а раз он вовремя этого не сделал, срок лишения будет исчисляться со дня фактического его изъятия. Илья попробовал возражать – мол, в постановлении суда нет ни слова о необходимости сдать временное разрешение в ГАИ, да и секретарь, когда отдавала копию постановления, ничего об этом не сказала. Довод инспектора обескуражил: «Я не уверен, что вы не ездили эти два месяца. Поэтому «права» вернуть вам не могу». После этого Илья обратился к нам.

ВЕРЮ – НЕ ВЕРЮ

Надо сказать, с такими проблемами читателям приходится сталкиваться довольно часто. Основная сложность – в толковании уже упомянутой статьи 32.7 КоАП РФ, которая определяет сроки лишения «прав». В соответствии с нормой срок исчисляется с момента вступления в силу постановления суда. То есть через 10 дней после вынесения постановления или вручения водителю копии (когда нет жалоб).

Если изымается водительское удостоверение, взамен его выдается временное разрешение. С момента вступления в силу постановления по делу (не важно, лишили водителя права управления или только оштрафовали) временное разрешение теряет силу. И вот тут-то возникают основные проблемы. Проверить, вынесено ли по конкретному делу какое-либо решение и, тем более, вступило ли постановление в силу – практически невозможно. Далеко не все экипажи ГИБДД имеют доступ к базе данных на водителей, лишенных права управления. Поэтому проверить, уклоняется ли водитель от сдачи временного разрешения или нет – задача не из легких. В реальности можно беспрепятственно ездить по временному разрешению до тех пор, пока какой-нибудь въедливый инспектор не поленится проверить водителя по базе.

Чтобы этого избежать, в ч. 2 ст. 32.7 речь идет о тех, кто уклоняется от сдачи временного разрешения: для них срок лишения будут исчислять только с момента фактического изъятия «времянки». Вот только конкретно, что следует считать «уклонением», закон не определил. Кроме того, не существует ни одного нормативного акта, который обязывал бы водителей сдавать временные разрешения после вынесения постановления. Это по ст. 32.6 обязаны сделать сотрудники ГАИ после вступления в силу постановления о лишении права управления. И если только водитель откажется отдать временное разрешение, тогда будет считаться «уклонистом» со всеми вытекающими последствиями (вплоть до привлечения к ответственности по ч. 1 ст. 19.3; за это положен штраф 500–1000 рублей или арест до 15 суток).

В нашем же случае никакого «уклонения» не было и в помине! Наоборот, когда Илья пришел в ГАИ, он по первому же требованию инспектора отдал ему временное разрешение. А то, что у инспектора «нет уверенности», так это его проблема – в соответствии с принципом презумпции невиновности (статья 1.5 КоАП) все сомнения толкуются в пользу обвиняемого. Так что я сразу посоветовал Илье написать заявление следующего содержания:

*«Командиру 3-го батальона ДПС
ГИБДД УВД ЦАО г. Москвы
от С. Ильи Николаевича*

*31 июля я двигался на а/м **** по Космодамианской набережной Москвы*

и был обвинен в нарушении ПДД, ответственность за которое наступает по статье 12.15 часть 3 КоАП РФ. Инспектором 3-го батальона Ф. был составлен протокол и изъято водительское удостоверение. 14 августа в результате рассмотрения дела было вынесено постановление о назначении наказания в виде лишения права управления транспортным средством сроком на 2 (два) месяца.

На основании вышеизложенного и в связи с истечением срока лишения права управления транспортным средством прошу вернуть мне водительское удостоверение.

Приложения:

1) Копия постановления об административном правонарушении».

Письмо С. передал секретарю. Далее, по его словам, произошло следующее – при этом по случайности оказался «сам» командир батальона. Он тут же «наехал» на девушку – «зачем она приняла это заявление!», а на вопрос Ильи по поводу водительского удостоверения сослался на статью 32.7: «Специально для таких «умных» придумано». После чего ушел с чувством выполненного долга. Видимо, это надо было понимать как отказ.

Нам нужен был официальный ответ, но, скорее всего, ждать его не было смысла. Поэтому на свет появилась жалоба в УГИБДД ГУВД г. Москвы на действия должностных лиц батальона ДПС. «По истечении срока лишения я обратился к начальнику 3-го батальона ДПС ГИБДД УВД ЦАО г. Москвы с заявлением о выдаче задержанного при совершении правонарушения водительского удостоверения, однако мне было отказано, – писал С. – На словах мне объяснили, что якобы я уклонялся от изъятия временного разрешения, при этом никакого письменного ответа я не получил. После этого у меня забрали временное разрешение и предложили явиться еще через два месяца». Далее он приводил изложенные мною выше доводы и просил «дать указание вернуть водительское удостоверение».

Жалоба была направлена в ГАИ по почте с уведомлением о вручении.

ОДНАЖДЫ, ДВЕ НЕДЕЛИ СПУСТЯ...

...Илья вновь появился в ГИБДД. Секретарь, узнав его, сразу направила к заместителю командира батальона Д. Рожкову.

– А жалобу зачем написали? – поинтересовался замкомбат. – Зачем такие крайности? Ведь наши сотрудники с вами обходились вежливо, не грубили, и вообще вы сами виноваты, потому что в суд не явились...

Далее – снова неопровержимый милицейский довод:

– Почему я должен вернуть вам «права»? У нас много хитрецов, которые ездят по временному разрешению.

На что С. ответил:

– Я за рулем не ездил с тех пор, как вступило в силу постановление. Могу еще столько же не ездить и не переживаю по этому поводу. Но этим делом сейчас занимается мой юрист: пусть он с этой проблемой разбирается; у него уже подготовлены жалобы в вышестоящие инстанции. Вы можете не отдавать мне мои «права» – это ваше решение.

– Ну зачем же жалобы писать? Зачем деньги на юриста тратить? – немного «напрягся» офицер.

– А как иначе бороться с нарушениями закона? Вы ведь знаете, что я прав, а водительское удостоверение не отдаете. Извините, у меня нет времени, общайтесь с моим юристом.

Кажется, это замкомбата сильно задело.

– Давайте забудем про юриста и по-человечески пообщаемся, – предложил офицер (а кто против? – **С.В.**). – Конечно, я понимаю, что вы могли и не знать о том, что нужно явиться и вернуть временное удостоверение, но я исполняю закон... Но, если вы говорите правду и не ездили это время, то, получается, что по-человечески я должен вернуть вам «права»... А если мы закроем это дело, отдадим вам водительское удостоверение, вы не будете продолжать жаловаться?

– Да, я буду удовлетворен.

– А что же скажете вашему юристу?

Илья взял жалобу и на обратной стороне написал: «Устным ответом удовлетворен, письменного не требуется».

Замкомбат тут же по телефону дал команду: вернуть удостоверение.

Но в группе административной практики «права» вернуть поначалу отказались, даже несмотря на прямое указание начальства! Дважды инспектор куда-то звонил, кто-то его убеждал, но в ответ он упрямо отвечал: «Посмотрю, подумаю...» И при этом рассказывал о пресловутой статье 32.7 и о том, что «жалобы писать нехорошо». Так продолжалось минут сорок (!). Наконец Илье все это надоело. Он встал, чтобы снова отправиться к начальнику; увидев это, инспектор обиженно достал «права» из стола и отдал их.

Так закончилась эта история. Моя роль здесь была небольшой – помог составлять жалобы и заявления, консультировал клиента, а с сотрудниками ГАИ он общался сам.

Так что в большой степени это дело удалось выиграть благодаря упорству самого пострадавшего. Последнее очень важно, особенно когда дело касается нарушенных прав. Зато следующему «лишенцу», надеюсь, будет уже проще доказать, что он никакой не «уклонист». □

«ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ПЯТЕРКА» ГОД СПУСТЯ

ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ НАУКИ И ТЕХНИКИ

Уже целый год прошел с тех пор, как пять серийных иномарок российской сборки вернулись из пробега Москва–Владивосток. О техническом состоянии машин мы рассказывали по горячим следам (ЗР, 2003, № 11, 12). После десятитысячного пробега через всю страну были устранены выявленные неисправности и ресурсные испытания машин продолжились. Каковы же результаты истекшего года? Оценивать автомобили будем в той же последовательности, что и год назад.

ПОШАТНУВШИЙСЯ ЛИДЕР

«Фокус» прошел после поездки на восток 24 тыс. км, из них тысяч пять командировочных. Новых проблем не ожидалось, да, к счастью, их и не возникло. По крайней мере, перегорание (с небольшим интервалом) ламп в фарах на сороковой тысяче бедой не назовешь.

Нелюбовь к отечественному бензину устойчива: свечи меняли на 33-й, 42-й и 51-й тысячах. Но это полбеды. Хуже, что к 51-й тысяче машина совершенно перестала ехать, периодически глохла в самый неподходящий момент – на обгоне. По привычке грешили на свечи, но их замена не принесла обычного облегчения – так, чуть-чуть отпустило. Возникли грустные мысли о бензонасосе. «Визит» в бензобак обрадовал и расстроил одновременно: топливный насос исправен! Причина немощи проста, как апельсин: фильтр бензоприемника – пластиковая сеточка превратилась в преграду для топлива, и умная электроника начала отключать бензонасос, защищая его от перегрузки.

Метод борьбы уже освоен не только рукастыми автолюбителями, но и фирменными станциями обслуживания. Нужно всего-навсего снять бензобак, извлечь насос и очистить приемник топлива. В идеале его стоит заменить, но копеечная деталь поставляется в сборе с бензонасосом, который стоит 480 долларов США плюс еще 170 – за его замену. На гарантию в этом случае надеяться трудно: качество топлива – забота владельца.

Кстати, ТО «Фокуса», в зависимости от пробега, обойдется в 60–120 долларов. Забегая вперед, отметим лидерство «Форда» – цены на обслуживание других членов пятерки кусаются еще сильнее.

Вадим Крючков, 38 лет – любитель спортивного стиля езды, перворазрядник по автоспорту, участник кольцевых автогонок, водительский стаж – 19 лет. Проехал на «Форде» 18 000 км до пробега во Владивосток и 24 000 км после:
– Автомобиль неплохой, в целом устраивает. Хотелось бы дорожный просвет побольше и багажник повместительней. Был бы почти идеалом при цене $8,5–9 тыс. При нынешних «от 12 тысяч» привередливость к бензину и шумность салона прощать не хочется.

FORD FOCUS

Изготовитель: «Форд мотор компани», Всеволожск

Год выпуска: 2002

В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с января 2003

Пробег на момент отчета: 53 тыс. км

Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 3, 5, 11, 12; 2004, № 1, 4

Например, нормочас, проведенный с «Шевроле-Нива», оценивают в 25 у. е. Недавно подешевели работы для «символов» 1,4 л – за ТО просят 110–160 долларов. В общем, «Форд» – эконом, правда, только на фоне других «российских иномарок».

А в остальном, прекрасная маркиза, все хорошо! «Форд» жив, здоров, по-прежнему радует отменной управляемостью и стойкостью ходовой части к дорожным невзгодам.

Игорь Моржаретто, 43 года – поклонник умеренного и надежного стиля езды, стаж – 14 лет. Ездит на «Символе» с момента возвращения его из пробега:

– Очень удобный городской автомобиль. Для дальних поездок тоже неплох, но тесноват. Главный козырь – соотношение цены и качества. В целом вселяет уверенность своей неприхотливостью и надежностью. А не слишком изящный внешне багажник вместит немалую поклажу – больше, чем многие седаны D-класса.

ФРАНЦУЗЫ НЕ СДАЮТСЯ!

«Рено-Символ» после возвращения с Дальнего Востока прошел 35 тыс. км, из них в командировках – более десяти. За это время он успел дважды проехать по Украине, побывать в Ростове-на-Дону, Воронеже и даже в Финляндии. Репутация крепкого орешка, заработанная в дальневосточном походе, получила подтверждение: за прошедший год подвеска осталась такой же комфортной и плотной, мотор от отечественного бензина нос не воротит, свечей сверх нормы не требует.

Правда, пара болячек все-таки вылезла. Примерно на 30-й тысяче потребовалась замена рулевой рейки с гидроусилителем. И хотя случай признали гарантийным, однозначно назвать это заводским браком нельзя. Наши внимательные читатели помнят те 100 граммов воды, по нечаянности залитые в расходный бачок гидроусилителя. Возможно, именно они сказались-таки спустя двадцать тысяч верст.

Другая неисправность обладателю «девятки» или «десятки» покажется мелочью, недостойной упоминания: подумаешь, трос газа разлохматился и перестал двигаться! Но для иномарки с таким пробегом это недопустимо.

На станции техобслуживания к неисправности отнеслись здраво – случай далеко не единственный, а посему такие запчасти в наличии, да и дел на час. Работу пришлось оплатить – гарантия закончилась за три дня до этого случая.

Кстати, о техническом обслуживании – гарантия производителя увеличена до двух лет (без ограничения пробега).

RENAULT SYMBOL

Изготовитель:	«Автофрамос», Москва
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2003
Пробег на момент отчета:	45 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 11, 12; 2004, № 3, 6, 8

СТОИМОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ «ВЕЛИКОЛЕПНОЙ ПЯТЕРКИ» ЗА ГОД

	«Форд-Фокус»	«Рено-Символ»	«Хёндэ-Акцент»	«КИА-Рио»	«Шевроле-Нива»
Пробег после возвращения из экспедиции «Евразия-2003», км	24 000	35 000	31 000	30 000	27 000
Гарантия производителя	100 000 км (или 2 года)	1 год без ограничения пробега	40 000 км (или 2 года)	120 000 км (5 лет)	30 000 км (1 год)
Остаток гарантии	47 000 км (до января 2005)	закончилась в июле 2004	закончилась в мае 2004 (по пробегу)	80 000 км (до июля 2008)	закончилась в августе 2003
Периодичность ТО, км	20 000	15 000	10 000	10 000	15 000
Плановые ТО (тыс. км)/ стоимость, руб.	40/7664	30/8271 45/3265	30/4155 40/8330 50/4155	20/6957 30/5620 40/9628	30/5688 45/7140 60/13 609
Внеплановые ремонты, их стоимость	Свечи, 4 комплекта – 2554 руб., лампа ближнего света, кронштейн стояночного тормоза – 354 руб.	Рулевая рейка с гидроусилителем (по гарантии), трос газа – 900 руб.	нет	Замена прокладки клапанной крышки – дважды, сальник коленвала (по гарантии), задние амортизаторы – 3848 руб.	Замена переднего карданного вала – 4151 руб., замена сцепления – 6726 руб. Лампа ближнего света, диодный мост, звуковой сигнал – 405 руб.
Общая стоимость ТО и ремонта, руб.	10 572	12 436	16 640	26 053	37 719
Средний расход топлива, л/100 км	9,0	7,2	7,7	8,5	11,2
Затраты на бензин, л/руб.	2138/28 863	2543/34 272	2395/32 105	2492/32 868	3032/40 522
Стоимость 1 км пробега, руб.	1,64	1,33	1,51	1,77	2,89
Из них ТО и ремонт на 1 км пробега, руб.	0,44	0,35	0,47	0,67	1,40

Анатолий Фомин, 34 года, за рулем 16 лет – поклонник аккуратной, расчетливой езды, постоянный водитель «Акцента» в течение последнего года:

– Машина, в общем, нравится. Обзорность и относительная тишина в салоне при равномерной езде вполне устраивают. Это хороший городской автомобиль с довольно умеренным расходом топлива, даже с «автоматом». На мой взгляд, маловат дорожный просвет, не хватает хода и энергоемкости подвески. По цене-качеству-надежности «Акцент» на высоте.

ТВЕРДЫЙ ХОРОШИСТ

«Хёндэ-Акцент» вел себя примернее всех, став лидером по результатам годичной эксплуатации. За это время он почти ничего не попросил, кроме планового технического обслуживания и бензина. Этой машине из пятерки больше всех повезло на дальние поездки – из 31 тысячи 27 пришлось на командировки по стране: Котлас, Пермь, Киров, Нижний Новгород, Вологда, Ярославль… Ни разу в дальней дороге «Акцент» не подвел водителя. Расход топлива в городе – в пределах 8,5 л/100 км, на трассе – около 7 л/100 км.

Наша эксплуатация подтвердила, что «Акцент» – для дорог с приличным покрытием. Даже амортизаторы и пружины пока живы. Напомним: их заменили после пробега во Владивосток, поскольку автомобиль «присел» на 25 мм, а амортизаторы потеряли работоспособность.

«Акцент» с автоматической коробкой передач очень чувствителен к манере езды: средний расход топлива довольно сильно зависит от темперамента водителя. Увы, мотор «Акцента» не любит холодов. «Разбудить» его после двадцатиградусного ночного мороза удается не всегда. От камушков, летящих в ветровое стекло, не застрахован на трассе никто. Замена обошлась в 7420 рублей (вместе с расходными материалами и работой).

Совсем недавно, после ТО 50 000 км, произошел досадный случай: всего через 500 километров мотор начал «троить» на холостых оборотах и немного потерял резвость. Первый внеплановый визит на СТО занял всего полчаса – один из высоковольтных проводов оказался бракованным и прослужил всего четверть положенного ему срока. К чести сервиса, замену произвели за счет заведения – мелочь, а приятно.

HYUNDAI ACCENT

Изготовитель:	ТагАЗ
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с мая 2003
Пробег на момент отчета:	51 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 6, 11, 12; 2004, № 1, 3

Юрий Нечетов, 43 года, из них 23 за рулем – страстный любитель автопутешествий, в том числе семейных. Участник экспедиции «Евразия-2003». Ездит на «КИА-Рио» постоянно после возвращения машины с Дальнего Востока:

– Автомобиль состоит из противоречий: мотор резвый, но очень шумный, салон большой, но скрипучий. И все-таки, несмотря на недостатки, «Рио» стоит своих денег, поскольку в своей ценовой группе это лучший семейный универсал. Да и большая гарантия – серьезный аргумент в пользу автомобиля.

ХОРОШО, ДА НЕ ДЮЖЕ...

Для дальних, особенно семейных странствий, «Рио» подходит несколько лучше, чем «Акцент». Аргументы в его пользу – больший объем салона и багажника, возможность трансформации, более живучая подвеска. А вот по надежности «прибалтийский кореец» далеко не идеал, и пятилетняя гарантия – кстати, самая продолжительная в рассматриваемой компании, – нас уже трижды выручала. К сожалению, дефекты касаются двигателя. Появление масла в свечных колодцах – позор для иномарки с пробегом всего 20 тысяч. А самое неприятное – рецидив еще через 10 тысяч, отягощенный течью сальника коленвала. Да, случаи гарантийные, но веру в долговечность и надежность машины подрывают.

Делая выводы о техническом состоянии «Рио» после дальневосточного пробега, мы отметили, что амортизаторы и пружины хоть малость и поизносились, но вполне работоспособны. К сожалению, еще год даже адаптированная подвеска не устояла: на последнем техническом обслуживании потребовалась замена задних амортизаторов, на которые гарантия не распространяется.

Зима, снег, северные сугробы... маневр задним ходом не сулил никаких неприятностей. Но под снегом оказался тонкий металлический прут! В пластиковом бампере – дырка с кулак. Ремонт на фирменном сервисе обошелся... в 26 300 рублей! Уважаемые владельцы «КИА-Рио», берегите бамперы! Их повреждение неминуемо ведет к пресловутым скрытым дефектам, которые могут серьезно покуситься на ваш кошелек.

KIA RIO

Изготовитель:	«АвтоТОР», Калининград
Год выпуска:	2003
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2003
Пробег на момент отчета:	40 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 11, 12; 2004, № 1, 3

Александр Будкин, 31 год, водительский стаж – 8 лет. Хобби – охота и рыбалка, а также автомобили, пригодные для этих целей:

– Несмотря на патологическую ненадежность, машина очень нравится. Она в нашей стране востребована больше, чем автомобили для хороших дорог. Очень обидно за отечественное качество комплектующих. Я год проездил на прародителе – ВАЗ-2123. Нынешний автомобиль хоть и на порядок лучше в мелочах, самой серьезной болезнью не переболел: надежность не стала главным козырем.

«ШЕВРОЛЕ» ИЛИ «НИВА»

В кругах автомобильных журналистов есть понятие «скучная машина»: такая, о которой написать нечего. Удобная, без явных недостатков и достоинств, ездит себе без проблем от одного ТО до другого. «Шевроле-Нива» – прямая противоположность, о ней можно писать романы.

В составе пятерки это самый старый автомобиль. Сложилось так, что до экспедиции «Евразия-2003» он прошел 25 тыс. км, а после еще 27; побывал в Тольятти, Волгограде, Ульяновске; регулярно выезжал на охоту и рыбалку. Тернистый десятитысячный отрезок после «Евразии-2003» подробно описан в ЗР, 2004, № 5, поэтому повторяться не будем, а расскажем, что было дальше. Свое обещание заменить шины стандартными мы выполнили: сразу после ТО 45 000 км купили импортные рекомендованной размерности.

На 49-й тысяче пришлось очередной раз подтягивать подшипник левого переднего колеса, но это мелочь. Беда случилась, когда одометр вплотную приблизился к «полтиннику» – заклинило крестовину переднего «кардана». Со скрипом и грохотом машина добралась до СТО. Там мудрствовать не стали – заменили вал привода переднего моста в сборе, благо поставки запасных частей вроде наладились. До очередного технического обслуживания доездили, считаем, без проблем (лампа ближнего света и два предохранителя – не в счет).

На 62-й тысяче у «Нивы» пробило диодный мост генератора. Купили, поставили – поехали. Заодно заменили изрядно поношенный трос газа.

На этом «радости» не закончились. Километров через двести рычаг коробки передач приобрел подозрительную свободу перемещения. Дефект прогрессировал стремительно: ехать до сервиса смогли только на второй передаче (тронуться можно, а «максималка» в 50 км/ч – не очень позорно). Причина элементарна – хомут на приводе рычага слегка распустился и рычаг стал «жить» отдельно. Хомут закрепили, а «умерший» по пути звуковой сигнал заменили. Пока все работает!

Надолго ли? Автомобиль действительно хорош, только делать его надо как-то иначе, а комплектующие должны быть другого качества.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА»

Изготовитель:	«GM-АвтоВАЗ», Тольятти
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2002
Пробег на момент отчета:	62 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 2, 4, 6, 8, 11, 12; 2004, № 1, 5

РОТАЦИЯ НА ПЬЕДЕСТАЛЕ

Для определения лидеров и аутсайдеров нашей пятерки мы взяли несколько наиболее важных, на наш взгляд, критериев: надежность, гарантийные возможности, стоимость и периодичность технического обслуживания, усредненная стоимость одного километра пути. Для расчетов откинули расходы на кузовной ремонт, стекла, шины и «бурную молодость» – все что с машинами произошло до, во время и сразу после дальневосточного рейда. Это вполне справедливо, поскольку все автомобили по возвращении были, по мере необходимости, отремонтированы и обслужены, о чем читателям предоставлен подробный отчет (ЗР, 2003, № 12).

Если год назад лидер был почти безусловный – «Форд-Фокус», то сейчас желтую майку примерил «Хёндэ-Акцент». Второе-третье место заслуженно делят «Форд-Фокус» и «Рено-Символ». «КИА-Рио» тоже неплох, но мелкие неприятности с мотором, даже при рекордной гарантии, все-таки не дают ему права на подиум. «Шевроле-Нива», как ни обидно, остается в хвосте. Затраты на ее содержание слишком велики, а надежность не удовлетворяет современным требованиям. Хочется надеяться, что изменения, внесенные в автомобиль 2004 года выпуска, улучшат ситуацию. □

ЧЕТЫРЕ НА ПЯТЬ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ

Итак, пять лет поиска оптимального решения хозяйственного вопроса позади. На нас поработали четыре весьма разных по конструкции автомобиля, которых роднила общая задача: быть «хозяйкой». Пора подвести итоги.
Давным-давно, в конце прошлого века, мы столкнулись с проблемой перевозки всякой всячины и чтобы втроем-впятером не тесно было. Решение – автомобиль, который должен стоить до 10 000 долларов США, иметь не меньше пяти мест и грузоподъемность 500–800 кг. Как раз нижегородские «Соболи» появились. Почему бы не попробовать, что это такое? Заодно избавиться от трудностей с доставкой аппаратуры на полигон и обратно, манекены и шины для тестов повозить.

«СОБОЛИНЫЕ» СЛЕЗЫ

ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ»

Изготовитель:	ГАЗ
Год выпуска:	1999
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с мая 1999 по июль 2001
Пробег на момент отчета в редакции:	52 тыс. км
Общий пробег:	52 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	1999, № 7, 12; 2000, № 5; 2001, № 4, 10

Да, это вам не легковушка! Багажный отсек огромный, в салоне аж семь мест. В городе, правда, пришлось привыкать, зато на трассе просто прелесть: идет мягко, быстро, легко. Но первые поломки счастье наше поубавили: попасть дважды за год на ремонт двигателя – более чем неприятно. На этом фоне неисправности карбюратора, гидроусилителя, электрики, отваливающиеся ручки дверей и бампер просто мелочь. А тут еще и зима неожиданно в ноябре наступила. Тронуться по легкой наледи или в горку забраться – проблема, а если толкать, то меньше чем втроем не справиться. Зимние нешипованные шины помогли мало – развесовка «Соболя» такова, что даже на машине с балластом (100–150 кг) зимой ездить затруднительно.

А еще – без запасной катушки и свечей зажигания, канистр масла, «Тосола», набора инструментов и прочей мелкой всячины отправляться даже за сотню километров страшновато. Однако два года с небольшим «Соболь» в редакции прожил и свои обязанности в меру возможностей исполнял. К счастью, ломался всерьез только рядом с домом. Расход топлива при исправном карбюраторе – около 12 л/100 км на трассе и 14 л в городе – вполне приемлем. Да и на сервисе нас любили – бывали у них раза в три чаще, чем положено, особенно в гарантийный период.

РЕЗЮМЕ

Эксплуатировать его нужно интенсивно и лучше в «стаде» себе подобных. Тогда на ремонте и содержании можно сэкономить. Для личных нужд машина не очень подходит.

\+ Приличный комфорт при относительно невысокой цене, ремонтопригодность.

– Низкая надежность, плохая проходимость зимой, нерентабельность при малых пробегах.

ПЛЮШЕВЫЙ ЧЕМОДАН

Хлебнув «соболиных» слез, решили попробовать импортный мини-вэн. Поскольку новая машина такого класса стоит более 25 тысяч долларов, искали подержанную. Мимо «Тойоты-Превия» за 8000 долларов пройти не смогли. Правда, потратили приличную сумму на приведение машины в надлежащее состояние. Надежность, конечно, с «Соболем» несравнима. Увы, и плата за нее тоже. Особых проблем в техническом обслуживании нет, но «расходники» намного дороже. У «Превии» постоянный полный привод, автоматическая коробка передач: едет машина просто прекрасно и в слякоть, и в дождь, и в гололед. Появляется даже опасное чувство вседозволенности – настолько понятно и легко управлять этим двухтонным автомобилем.

О комфорте и возможностях трансформации маленького «пульмановского вагона» можно говорить долго, но в сугубо хозяйственных целях шикарный велюровый мини-вэн использовать кощунственно. Набивая салон грязными колесами после шинных

TOYOTA PREVIA

Изготовитель:	«ТОЙОТА МОТОР КОРПОРЕЙШН»
Год выпуска:	1993
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с октября 2001 по июль 2002
Пробег на момент отчета в редакции:	36 тыс. км
Общий пробег:	136 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2002, № 1, 4, 7

РЕЗЮМЕ

Шоссейный всепогодный крейсер, но не вездеход для трофи-рейдов. Автомобиль в первую очередь пассажирский, хотя вмещает и немало груза. Содержание подобной машины – удовольствие недешевое.

(+) Комфорт, прекрасные ездовые качества, возможность трансформации салона.

(–) Высокая стоимость обслуживания, расходных материалов и самого автомобиля.

тестов, приспосабливали разнообразные коврики и подстилки. Бесполезно! После каждой поездки на полигон работа щеткой и пылесосом отнимала много времени.

«Превия» оставила очень хорошие воспоминания как о действительно комфортабельном, надежном универсальном автомобиле, но дорогом в обслуживании. Еще один недостаток – отменный аппетит. На трассе летом – 12 л/100 км, зато зимой в городе до 20 л – обратная сторона удобства «автомата» и полного привода.

«ПУЗЫРЬ»

«ДОНИНВЕСТ ОРИОН-М»

Изготовитель:	ТагАЗ
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с сентября 2002 по июль 2003
Пробег на момент отчета в редакции:	35 тыс. км
Общий пробег:	35 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2002, № 11; 2003, № 2, 8

Явлением третьим в роли «хозяйки» был «Донинвест Орион-М» – по сути, «Ситроен-Берлинго» предыдущего поколения.

К нему почти сразу приклеилась кличка «Пузырь»: автомобиль сравнительно небольшой, но высокий, с огромными стеклами и скромным капотиком. Прожив в редакции год, «Орион» накатал около 40 тыс. км. Серьезных претензий к нему не было. Правда, наши хозяйственные запросы он полностью удовлетворить не смог. Объем салона и багажного отсека больше, чем в легковых универсалах, но явно проигрывает «Соболю» и «Превии». Грузоподъемность заявлена очень приличная, реальная – раза в два меньше. Загруженный полностью «Пузырь» садится на задние лапки так, что до дороги остается сто с неболь-

РЕЗЮМЕ

Типичный городской автомобиль. Плохие дороги или прицеп ему не под силу. Хорош для любителей семейного отдыха на колесах. Но экономить на моторе не стоит – с двигателем 1,6 л машина водит себя на трассе заметно лучше.

(+) Вполне достойный комфорт, высокие экономичность и маневренность.

(–) Малые грузоподъемность и дорожный просвет, высокая цена технического обслуживания.

шим миллиметров. Да и моторчику в 75 л. с. везти 600 кг явно тяжело. Грузили, как правило, не больше трехсот.

Город – стихия «Ориона». Большой багажник, хорошая разгонная динамика, небольшие габариты, экономичность, передний привод, четкое рулевое управление – главные козыри машины. Но на трассе – не боец. До 80 км/ч кажется, что любой обгон по плечу. А дальше… Приходится тянуться за фурами, обгоняя их исподтишка. В общем, для полноценной «хозяйки» «Пузырь» маловат и слабоват. Главное достоинство – из нашей «четверки» «Орион» самый экономичный.

«ПРАВОРУКИЙ КРОКОДИЛ»

NISSAN DATSUN

Изготовитель:	«НИССАН МОТОР»
Год выпуска:	1995
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с августа 2003 по настоящее время
Пробег на момент отчета в редакции: **Общий пробег:**	35 тыс. км 75 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 11; 2004, № 3

Все-таки хочется «все и сразу» – под этим девизом выбирали полноприводный пикап. Прекрасная проходимость, приемлемая динамика и скорость на трассе, «честная» грузоподъемность. Однако пятиместная кабина довольно тесна.

Новый пикап дорог, подержанный в приличном состоянии в Москве – дефицит. Выход – праворульный автомобиль из Японии. Техническому состоянию дальневосточных «старичков» многие «европейки» могут позавидовать. Увы, сейчас и этот вариант менее целесообразен – таможенные правила изменились, а цены подросли.

Уже год дизельный «Ниссан-Датсун» живет в редакции, накатав более 35 тыс. км. Несмотря на угрожающий внешний вид, ездить на нем приятно и неожиданно легко. У него, конечно, нет разгонной динамики «Донинвеста» и комфорта «Превии», но ни в городе, ни на трассе ущербным себя не чувствуешь. Наши требования по универсальности удовлетворяет почти полностью. К надежности, в меру возраста и пробега, претензий нет. Со времени последнего отчета (ЗР, 2004, № 3), кроме очередных замен масла в двигателе, купили лишь передние амортизаторы. Они не текли, но эффективность работы заметно упала. Цена – по 60 долларов – для такой иномарки не показалась заоблачной. На очередном техническом обслуживании (65 000 км по одометру) пришлось поменять передние тормозные колодки и диски (еще 140 долларов).

Весной обули «Ниссан» в летние шины, за комплект отдали 18 тыс. руб. Дорого? И да, и нет. Ведь и приличные легковые 15-дюймовые шины дешевле 10–12 тыс. руб. за комплект купить сложно.

Пока «Крокодил» терпеливо выполняет наши прихоти, но расставание не за горами.

РЕЗЮМЕ

Тягач, вездеход и грузовик – в одной машине. Прост в эксплуатации, надежен. Но использовать его лишь в городских условиях очень невыгодно. В бюджет «Жигулей» по обслуживанию, конечно же, не укладывается, но вложенные деньги может оправдать.

+ Хорошее сочетание дорожных и внедорожных качеств, неприхотливость и надежность, простота обслуживания.

– Тесная кабина (особенно второй ряд сидений), необходимость частой (каждые 5000 км) смены моторного масла.

ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ

Статьи расходов	ГАЗ-2752 «Соболь» за 52 000 км	«Тойота-Превия» за 36 000 км	«Донинвест Орион-М» за 35 000 км	«Ниссан-Датсун» за 35 000 км
Топливо (цена для расчета), л/руб. при среднем расходе, л/100 км	бензин АИ-92 (13 руб./л) 6920/ 89908 13,3	бензин АИ-92 (13 руб./л) 5580/72540 15,5	бензин АИ-92 (13 руб./л) 3150/40950 9,0	диз. топливо (10 руб./л) 4725/47250 13,5
Тех. обслуживание, руб.	на СТО 22 800	самостоят. 33 291	на СТО 21 481	самостоят. 15 304
Ремонты и запчасти, руб.	37 490	55 098	9706	24 280
Всего:	150 198	160 929	72 137	86 834
Стоимость 1 км пробега, руб.	2,88	4,47	2,06	2,48
Стоимость при покупке, руб. (долл.)	99 630 (4150) в июне 2004 г. 261 000 (9000)	255 000 (8200)	314 000 (9990)	300 000 (9850)
Цена продажи, руб. (долл.)	101 000 (3100)	255 000 (8200)	245 000 (8000)	рыночная стоимость около 290 000 (10 000)

ОТ ЧАСТНОГО К ОБЩЕМУ

Итак, рисуем портрет идеальной хозяйки: стóит как «Соболь», салон, скорость и управляемость «Превии», экономичность, динамика и маневренность «Донинвеста Орион-М», надежность, проходимость и грузовой отсек «Ниссана-Датсун». А еще – чтобы расходники и запасные части по качеству были импортными, по цене – отечественными. Узнали? Правильно, такого автомобиля нет.

Универсальная машина – понятие относительное и предусматривает ряд ограничений и критериев. Наши требования могут показаться кому-то завышенными и во многом не совпадать с вашими. И все-таки пятилетний редакционный опыт для тех, кто в таком же поиске, не будет лишним. □

Типичный «матизовский» выходной – сбегаю-ка я из Москвы до... Финского залива.

ПЕРЕД ЗАХОДОМ СОЛНЦА

СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

DAEWOO MATIZ

Изготовитель:	АО «УзДэуавто»
Год выпуска:	2002
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2002
Пробег на момент отчета:	90 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2003, № 3, 6, 9, 12; 2004, № 5

На 51-й тысяче километров произошло фантастическое, невозможное событие: «Матиз» помер.

Помер, простите за цинизм, удивительно вовремя. Всю субботу он месил колесиками снег вперемешку с грязью, убежав при этом на 500 км от дома – а к вечеру осилил и тысячу. Десятки раз останавливался, позируя для съемки в жуткой глухомани, вновь затем лихо пускался – все как обычно. В полночь он привез хозяина домой, привычно погасил свои глазки и... наутро помер: «трррр» – и ни единой вспышки.

Стало грустно – хоть ногой по колесу стучи... На наше счастье, сервис «УзДэу» на Дубининской работает без выходных – звоним, жалуемся и примерно через час встречаем присланный эвакуатор. «Бычок» натруженно пыхтит, а водитель сетует, что хотя эвакуация и бесплатная, но вот услуги по погрузке и выгрузке, а также возможное ожидание никак не регламентируются... Намек понятен – свои услуги спаситель оценил в 200 «рэ»...

Дефект оказался не самым приятным: «накрылся» бензонасос. Впрочем, было бы куда хуже, случись это в той самой глухомани, да без гарантии, да без телефона... А дома – нет проблем: через пару часов «матизик» вернулся к привычному ритму жизни. Смотаться, привезти, примерить и испытать на себе кучу разных шин, потягаться в талантах с «Волгой» (ЗР, 2004, № 7)...

Однако на 68-й тысяче события приняли новый оборот.

– С этим «узбеком» все ясно, – постановил совет стаи. – Ломаться по-крупному не будет, но и продавать его с таким пробегом рановато. Поэтому делаем так: интенсивно наездим еще тысяч 25, а там организуем достойное завершение «зарулевской» карьеры. Какое – пока не разглашать!

Задачу выполнили по-стахановски. И без того не привыкший отдыхать малыш перешел на ежедневные пробежки: проснулся, потянулся – и вперед, верст эдак на 800... Кстати, последние тысячи он наматывал на югославских шинах Tigar TG-621 размерностью 155/70R13. К августу на одометре появились солидные 90 000 км – а машина все еще гарантийная! Впрочем...

Впрочем, мнения о полезности гарантии расходятся. Сервис давно приучил нас к тому, что обходиться своими силами куда спокойнее и надежнее – неудивительно, что печальный опыт механически переносится на иномарки. Навязывать свое мнение не будем, но несколько цифр все же приведем. Упомянутая выше замена топливного насоса с учетом вызова эвакуатора стоит около трех с половиной тысяч рублей, замена подшипников задней ступицы – примерно восемьсот, поменять тросик спидометра – еще около пятисот. В нашем случае подобные услуги обошлись «гарантийке» в 6678 руб. Что касается десяти плановых обслуживаний, то за них мы заплатили около 60 тыс. руб. Подробная финансовая раскладка приведена в таблице.

Сэкономить на ТО? Так делают многие, однако, на наш взгляд, потраченные деньги с лихвой окупились предсказуемым поведением маленькой желтой машинки. А возможность экстренно починиться даже в воскресенье – это очень здорово. Однако вернемся к деньгам.

За всю жизнь нашего «Матиза» через его форсунки прошло 5850 литров бензина. Кроме того, он «налетел» на три внеплановые затраты – погасли лампочки, разбили стекло и попросили замены рычаги подвески. Последний

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «ДЭУ-МАТИЗ» (0- 90 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Средний расход топлива, л/100 км	6,5
Расходы на бензин	70 200
Расходы на гарантийное обслуживание	59 128
Стоимость 1 км «по бензину»	0,78
Стоимость 1 км с учетом ТО	1,44
Ремонт и запчасти	14 021,82
В т.ч.:	
Замена рычагов с шаровыми в сборе (2 шт.)	2650,77
Замена ветрового стекла	6504,16
Замена лампочек «по кругу»	692,66
Замена шин	4000.00
Правка колесного диска	174,23
Стоимость 1 км пробега с учетом ТО и ремонта	1,59
ИТОГО	**143 349,82**

Вскрытие показало, что бензонасос умер... нет, не от вскрытия: отвалился провод от щетки. А почему внутри все такое зеленое?

пункт при желании можно было бы оспорить – если один рычаг действительно пострадал от свидания с ямой, свидетелем чему стал погнутый колесный диск, то второй нам заменили исключительно по вине шаровой опоры: разболталась, мол... Неаккуратная езда тут ни при чем, однако спорить не стали. А замена ветрового стекла – просто дорожное невезение: машина-то не виновата! Поэтому желающие могут самостоятельно прикинуть, сколько стоил бы каждый километр поездки на «Матизе», если бы в стекла не летели камни, а колеса не проваливались в преисподнюю. Но даже при наихудшем раскладе наши выводы таковы: стоимость километра – 1 руб. 59 коп. При этом речь идет не о полностью убитом, а о технически исправном автомобиле, продолжающем оставаться на гарантии.

Общие впечатления от эксплуатации «матизика» у обоих авторов полностью совпали. Малыш понравился своей предсказуемостью и неубиваемостью – даже при таком солидном пробеге смело отправимся на нем в любую поездку. Дорогу он держит вполне прилично, про финансы мы уже сказали – но можно найти повод и для критики. Так, при непрерывной езде более трех часов затекает левая нога. Если к тому же дорога откровенно дрянная – например, как от Владимира до Вязников, то постоянная раскачка кузова несколько утомляет. Энергоемкость подвески, мягко говоря, маловата, а потому порой хочется остановиться и «размяться».

Что касается «правого уклона», которым славилась часть «матизов», то он, как ни странно, с возрастом стал незаметен! Фирма также уверяет, что подобных жалоб от «матизоводов» больше не поступает – посему будем считать инцидент исчерпанным. Вполне возможно, виноваты все-таки огрехи в геометрии конкретных кузовов первых выпусков.

Между прочим, «зарулевская» почта показывает, что многие читатели до сих пор сторонятся иномарок – мол, а вдруг сломается? Или, того хуже – угонят? С этой точки зрения «Матиз» производит на многих эдакое «игрушечное» впечатление – дескать, куда ему по нашим-то дорогам... Что ж, и мы это проходили – первые поездки на маленьком «узбеке» были о-о-очень осторожными, не дальше МКАД... Однако уже через неделю робость исчезла, а малыш уверенно начал выходить в редакционные лидеры по среднемесячным пробегам. Насчет угона... Угнать – увы! – у нас могут абсолютно все, но, по нашим сведениям, в этой номинации «Матиз» лидером не является. Кроме того, кто мешает посетить нормальный сервис, где грамотно установят толковый иммобилайзер? Стоимость километра пробега при этом вырастет на какие-то копейки, а душевное спокойствие, конечно же, стоит дороже.

К сожалению, наши совместные приключения закончились.

О том, что с «Матизом» будет дальше, мы вам расскажем в одном из следующих номеров журнала. Ему предстоит необычное испытание – как-то он с ним справится?.. □

ВТОРАЯ ПОЛОВИНА ЖИЗНИ

СЕРГЕЙ МИШИН

ВАЗ-2111

Изготовитель:	АвтоВАЗ
Год выпуска:	2001
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с июля 2001
Пробег на момент отчета:	90 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2001, № 7; 2003, № 1

Давненько мы, «Сильвер» и ваш покорный слуга, не отчитывались о прожитом и сделанном! Минуло с тех пор больше полутора лет – показания одометра серебристого универсала уже перевалили за 90 тысяч километров. По заводским меркам половина ресурса, 75 тыс. км, давно позади. Но на деле автомобиль, если его своевременно и правильно обслуживать, способен трудиться намного дольше. Добавлю: если, конечно, не требовать от него невозможного.

Вспомните, как вы рассказываете окружающим о своем автомобиле – вряд ли это будет монотонное «жизнеописание», усыпляющее слушателей. Нет, скорей всего вам припомнятся наиболее яркие эпизоды, по которым можно дать машине объективную оценку. Поступлю так и я.

КАКОЙ РУССКИЙ НЕ ЛЮБИТ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ...

...Особенно за рулем КамАЗа, да по ремонтируемой дороге, посыпанной щебнем! Интересно, как вы поступаете, встретив таких «гонщиков» на шоссе, с которого не свернуть, не съехать. А монстры, ревя моторами, рассекают щебеночную дорогу, словно ракетные катера водную гладь, из-под колес летят тучи камней, от которых не спастись.

Так и случилось с «Сильвером» в тот злосчастный день. КамАЗы промелькнули на скорости за сто, обстреляв наш универсал градом щебня и оставив ощущение полной зависимости от воли хулиганов... Мелькнуло на задворках сознания: хорошо, что нет под рукой «Калашникова», а то бы греха не миновать! Стекла, как ни удивительно, уцелели. Остановившись, осмотрели «Сильвера» внимательней: фары тоже не пострадали. Но на капоте и по всему левому борту автомобиля – многочисленные оспины сколотой краски. Ремонтировать металлик, как известно, непросто. Вот тут и родилась коллективная идея: повреждения краски, типичные для матушки России, уже есть, так почему бы не проверить коррозионную стойкость грунта, катафореза, оцинковки? Проще говоря, оспины закрашивать не стали. С ними «Сильвер» благополучно пережил две зимы, повреждения краски не разрослись, не превратились в ржавые язвы. Приятно!

ДЕФИЦИТ ЭПОХИ ИЗОБИЛИЯ

Весной прошлого года «Сильвер» банально «раздели». Охранная грамота – наклейка ЗР ничуть не помогла. Видно, для тех, кто в Тольятти воровал с автомобилей дефицитные датчики массового расхода воздуха, нет ничего святого.

Немало способствует этому та простота конструкции, что хуже воровства! Попробуй-ка найти автомобиль, вскрыть капот которого проще, чем у «десятки»: достаточно зацепить проволочным крючком оболочку троса привода замка – и потянуть! А доступ есть, причем с разных сторон. Все происходит так быстро, что злодеи даже не утруждают себя борьбой с вопящей во весь голос сигнализацией: одним взмахом ножа перерезав пучок проводов ДМРВ и резиновый воздуховод, отрывают воздухоочиститель и уносят вместе с датчиком.

Зная это, бывалые автовладельцы оснащают капот дополнительными запорами, но и они не спасут от умелого вора. Утверждают, что капот «десятки» можно вырвать, воспользовавшись удобной щелью между ним и крылом! Наш не изуродовали – и на том спасибо.

Автомагазины отреагировали на ситуацию: в продаже появились комплекты – корпус воздухоочистителя с фильтром, ДМРВ, шланг, пучок проводов... Цена «скромная» – 3000 руб. Но возникла другая проблема: для систем впрыска «Бош-Январь» есть два типа датчиков массового расхода воздуха – с индексами 004 и 037. Люди частенько покупают то, что попадется. Так получилось и с «Сильвером»: вместо датчика 004 поставили 037. Из-за этого расход топлива на загородных трассах в среднем вырос на поллитра – с 7,0 до 7,4–7,5 л/100 км. Немного вырос он и в городе, но мотор стал более тяговитым на пониженных оборотах, позволяя раньше включать высшие передачи.

КОГДА ЕМУ БЫЛО 60 ТЫСЯЧ

При таком пробеге, как положено, заменили ремень привода ГРМ. Родной, правда, еще выглядел молодцом, но мелкие трещинки выдавали немалый стаж работы, а в таких случаях рисковать ни к чему... Мы и не стали.

Свечи «Чемпион» ИОН-6 отработали все 60 тыс. км, даже не потребовав корректировки зазора между электродами. Заводские авторитеты только цокали языками: это, мол, вам с бензином повезло. Но ведь какое только топливо не попадало в бак за 60 тысяч...

Время от времени стал нарушаться контакт в левом заднем фонаре: то «стопа» нет, то «габарит» не светит. Хотели заменить плату фонаря – увы, в продаже не нашли. Вот на седан – пожалуйста. Пришлось чистить контакты, брызгать на них жидкостью «Спрей-контакт». Помогало на месяц. Потом все по новой... Кончилось тем, что подложили фольгу. С тех пор задняя иллюминация работает безотказно.

А вот событие более печальное: вскоре после планового ТО приказал долго жить стартер. Началось с того, что при пуске двигателя коленвал вращался как-то натужно, а позже стартер совсем заклинило. Пришлось купить новый.

В это же время отломилась и «ветка» переключателя поворотов. Снова замена.

ПО ДОРОГАМ СУОМИ

Видимо, в качестве поощрения за надежную работу наш универсал однажды наградили поездкой за дальний рубеж. Несмотря на полную нагрузку, автомобиль легко катил по отличным дорогам Финляндии. Особенно непривычны мирные нравы местных водителей, спокойное движение. Отчасти (или во многом!) поэтому расход бензина в среднем составил около 6,5 литра на сотню – кстати, ближний свет фар включен постоянно. (Многие почему-то считают, что это сильно сказывается на расходе топлива – полуграмотность страшней незнания!)

Но с фарами была своя история... Как раз ближний свет и подводил. В правой лампочку меняли несколько раз, через каждые 300–400 км, пока, наконец, не нашли причину. На контактах колодки, подключаемой к фаре, заметили голубоватый налет окиси. Видимо, лампочка постоянно подмаргивала, отчего в конце концов перегорала. Чтобы получше очистить контакты, колодку сняли-надели раз пять. Подействовало. Лампочка стала светить безотказно.

Сегодня «Сильвер» в порядке – готов работать дальше. □

ГОРИ ЯСНО!

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

Вы наверняка знаете, что для работы двигателя необходимо обеспечить не только хорошее наполнение цилиндров смесью воздуха и топлива, но и правильно эту смесь воспламенять. Разбираясь с условиями пуска двигателя ЗМЗ-406, в предыдущих номерах журнала мы уже проверили электрические цепи бензонасоса и форсунок, измерили давление топлива, убедились в том, что оно исправно подается в цилиндры. Значит, отказ мотора запуститься, скорее всего, связан с неполадками в зажигании. Какими именно?

Чтобы контроллер подавал управляющие команды форсункам и катушкам зажигания, сам он должен получать сигналы с датчика положения коленчатого вала. В исправности этого датчика мы уже убедились, когда проверяли, срабатывает ли форсунка (фото 1). Если это так, то имеет смысл сразу оценить работоспособность высоковольтной части системы зажигания – это самое простое.

Вынув свечной наконечник одного из цилиндров, вставляем в него пробник и зажимом соединяем с болтом клапанной крышки (фото 2). Можно вместо пробника воспользоваться исправной свечой, корпус которой любым способом (например, проводом) соединили с «массой». Включаем стартер. Нет искры? Вот теперь будем проверять низковольтные цепи. К каждой катушке зажигания идут два провода. На колодке розового при включенном зажигании должен быть «плюс» 12 В (фото 3).

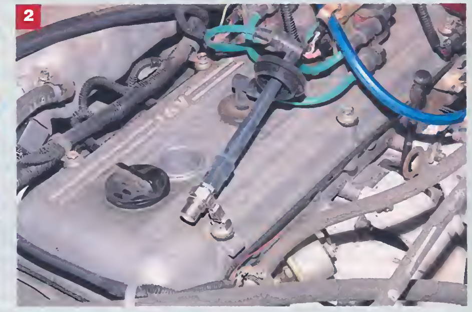
Если его нет (лампочка пробника не горит), проверяем предохранитель на 15 А – пятый справа (фото 4, стрелка). Если этот участок цепи исправен, а «плюс» на розовый провод все-таки не подается, то обрыв цепи нужно искать где-то ближе к ее началу – например, в замке зажигания. Нередко виновницей неприятностей оказывается установленная на машине система сигнализации, самопроизвольно разорвавшая цепь.

Ну а если напряжение на колодку розового провода поступает, а катушка зажигания не работает, то не в порядке она сама. Здесь не забудем, что каждая обслуживает только два цилиндра, так что при отказе одной из катушек другая позволяет двигателю работать на двух оставшихся цилиндрах. Вероятность одновременного отказа катушек невелика.

Кстати, как их проверить? Разъем с розовым проводом подключим к катушке, а другой отсоединим. Если первичная обмотка цела, то при включенном зажигании на освободившемся выводе должен появиться «плюс» (фото 5). Нет? Катушка неисправна, ее придется заменить. Бывает, что первичная обмотка в порядке, а дефект

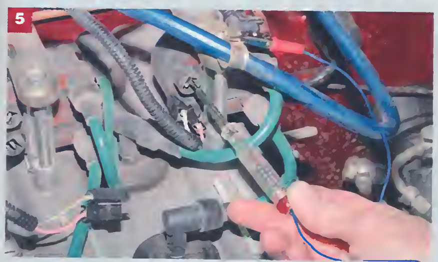
ДИАГНОСТИРУЕМ ДВИГАТЕЛЬ ЗМЗ-406

1 Приходит ли сигнал на форсунку?

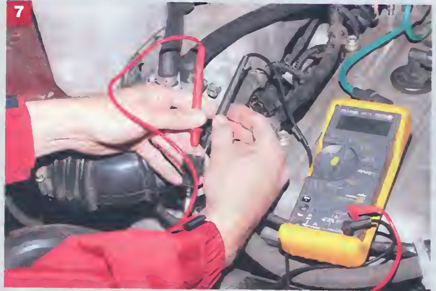

2 Проверка искры на свече.

3 В порядке ли цепь катушки зажигания?

4 «Ответственный» предохранитель на 15 А.


Проверяем катушку зажигания.

Контроллер «Волги» на виду.


Исправен ли датчик положения коленвала?..

– во вторичной. В этом случае высокого напряжения катушка все равно не выдает – необходима замена.

А теперь рассмотрим любопытную ситуацию: искра на свечах есть, топливо в цилиндры исправно подается, а мотор отчего-то не заводится! Это беда, в основном, начинающих «ремонтников»: если для чего-либо снимали клапанную крышку и отсоединяли от катушек провода, то почему бы при сборке не поразвлечься, перепутав их местами! Когда сигнал контроллера, адресованный катушке первого и четвертого цилиндров, приходит на катушку второго и третьего, мотор работать не может.

Случается, что катушки исправны, все провода на своих местах, а мотор не работает. Правда, сигнал на форсунках не был проверен – возможно, это отложили «на потом»... Тогда ничего не остается, как проверить цепь управления катушками: поступают ли на них команды контроллера? Запомним: за работу первого и четвертого цилиндров отвечает первый контакт в колодке контроллера, а второго и третьего – двадцатый контакт. Сам контроллер легко доступен – он находится в салоне, под панелью приборов справа (фото 6). Но прежде чем отстыковать его разъем, не забудем отсоединить минусовую клемму аккумуляторной батареи. Теперь можно проверить цепи от катушек до контроллера. Если они исправны, логично предположить, что дефект – в самом контроллере. Такой заменяют новым или сдают в ремонт.

А теперь рассмотрим случай, когда нет ни сигналов на форсунках, ни искры на свечах, иначе говоря, первым под подозрение попадает датчик положения коленчатого вала. Как его проверить? Подключаем к контактам 1 и 2 его разъема мультиметр (фото 7), включаем режим измерения переменного напряжения, прокручиваем коленвал стартером. Нет сигнала – виноват датчик. Есть переменное напряжение около 4,6 В – датчик жив! В чем же тогда дело?

Вполне возможно, что этот сигнал до контроллера и не доходит! Как это проверить?

Снова отключаем батарею, затем – колодку от контроллера. Теперь подключаем батарею, и можно проверять интересующую нас цепь. Прокручивая стартером коленвал, проверяем мультиметром напряжение на контактах 48 и 49 колодки. Нет напряжения – придется искать обрыв в цепи между колодкой и датчиком. Есть напряжение? Значит, неисправен сам контроллер.

Как видите, поиск причин остановки двигателя ЗМЗ-406 не сложней, чем двигателей ВАЗ. Здесь те же три элемента: работа электробензонасоса, форсунок, зажигания. □

НЕИЗВЕСТНЫЙ ВПРЫСК

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Иногда нас упрекают: слишком много внимания уделяете тонкостям системы впрыска, которые иным читателям не понятны. Не буду спорить: и карбюратор для многих на всю жизнь остается загадкой. И все же есть темы очень интересные если не для всех, то уж по крайней мере для половины читателей. Наш сервис далеко не всегда поспевает за изменениями в автомобильной технике, а тут еще и новые системы, появившиеся на российских автомобилях, не очень надежны. Впрыск (а речь прежде всего о нем) – дело тонкое. И, замечу, темное! Для начала примеры.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ТАЙНЫ

Молодой человек, приехавший к нам на «десятке», насторожил своим рассказом. Случай в самом деле не из рядовых. Представьте: машина отлично едет со скоростью 100–120 км/ч, а через четверть часа мотор начинает дергаться и затем глохнет. Минут десять разрешается подремать, покурить, с подружкой побеседовать – раньше мотор не заведешь. Потом он оживает – и можно снова ехать, пока все не повторится сначала.

Владелец «десятки» посетил уже не один сервис, но причин странного поведения мотора там так и не определили.

Из рассказа владельца можно было понять: остановки мотора скорей всего связаны с его максимальным нагревом. Но что конкретно при этом отказывает? Может, насос? Вряд ли. Он далеко – в бензобаке. Впрочем, проверим. Подключили к топливной рампе манометр, пустили двигатель, включили газоанализатор. Поддерживая повышенные обороты, наблюдаем... К сожалению, мотор «поет» без нагрузки – тормозных барабанов у меня нет, но все же не теряем надежду. Минут пятнадцать давление топлива на уровне 2 МПа, мотор работает ровно, а потом оно начинает медленно снижаться. При 1,6 МПа появились перебои, а еще через минуту мотор остановился. В этот миг газоанализатор показал крайне бедный состав смеси – «лямбда» перевалила за 1,3.

Почему же падает давление? Выждав какое-то время, повторили опыт, и когда давление стало снижаться, я на секунду пережал шланг обратки. Ого! Оно скакнуло до 5 МПа. Выходит, насос отличный, а «дурит» регулятор! Остается только его заменить. С новым, разумеется, вновь повторили все то же – теперь стрелка манометра стояла, как когда-то караул у Мавзолея. Не открою Америки: регулятор давления – устройство несложное, но какие-то тайны могут быть и у него. Или у его производителей!

Через день удивительное совпадение: приезжает к нам ВАЗ-2115, владелец которого жалуется точь-в-точь на такие же фокусы машины, какие были у «десятки». Я, понятно, обрадовался: заезжай, дорогой, вмиг все устраним! Повесили на машину манометр, подключили газоанализатор, завели мотор. Все внимание на стрелку манометра. А она стоит как вкопанная. Нагревшись, двигатель аж заплясал, а давление в порядке! Но видим: углеводороды (CH) полезли вверх. В то же время Check Engine не горит, а компьютер ничегошеньки не замечает. Вот и верь прибору вслепую! Начинаем прикидывать: что еще может реагировать на нагрев? Не модуль ли зажигания? Рядом раскаленный блок. Подключили для пробы новый – пляска прекратилась (фото 1). Видно, производственные тайны есть и у тех, кто делает модули.

«НЕПРАВИЛЬНЫЙ» ДМРВ

ВАЗ-21093i не подводил хозяйку тысяч до сорока, а потом постепенно стал «вянуть». По неопытности она приняла это за признаки износа двигателя. Тысячам к семидесяти ездить стало совсем противно – отправилась в сервис. Там машину проверили и сказали, что в первом цилиндре низкая компрессия, мотор, мол, пора «капиталить».

Погрустив (деньги-то немалые!), женщина нашла мастера, который брался сделать это подешевле. Сделал, работа оплачена. А что толку? Мотор лучше не стал – «колотит»! Отмечу попутно одну деталь: проверяя компрессию, никто не догадался подлить в цилиндр масла – скорей всего, «капиталить» не пришлось бы. Почти наверняка виноват был какой-то клапан – и все! Капремонт после пробега в 70 тысяч – нонсенс.

Дама – к своему «спасителю»: почему, мол, мотор трясет? А он отвечает: «Вопрос не ко мне – я во впрысках не разбираюсь». И снова сервис, где, по ее наблюдениям, «целый день меняли все». Безрезультатно, не считая потерянных 1200 рублей – видно, за приятное знакомство. Напутствовали словами: «В вашем двигателе что-то неправильно собрано!»

Слушая ее рассказ, я вновь (в который уже раз!)

Пробуем новый модуль зажигания.

А что даст новый ДМРВ?

отметил для себя: не хотят в наших сервисах ни токсичность проверять, ни (тем более!) думать! Проще ремонтировать методом тыка – авось, получится.

…Загнав «девятку» в бокс, мы начали как раз с токсичности. И сразу насторожило, что на минимальных оборотах СО – около нуля! Мотор, конечно, дергается, смесь беднейшая. А что с коэффициентом коррекции? Вижу, он девственно нетронутый: со дня выпуска машины токсичность никто, нигде, никогда не корректировал! Перепрограммировали контроллер – мотор заработал ровно. Дама удивилась: «В пять минут все сделали?»

Но скоро только сказка сказывается. Пробная поездка показала, что мотор не тянет. Более того, даже без нагрузки не раскручивается выше 3000 об/мин. Проверим-ка свечи! Вывернули, а у них зазоры только по 0,5 мм (тот «мастер» постарался). Увеличили до 0,9 мм – машина пошла лучше. Но до нормы еще далеко. Проверим-ка токсичность на повышенных оборотах. Глянув на «инфракар», я прямо-таки остолбенел: СО снова обвалилось до нуля, зато СН – вдвое больше нормы: из выпускной трубы густой запах несгоревшего бензина! Нейтрализатора нет… Возможно, барахлит модуль? Не похоже… А в каком состоянии воздушный фильтр? Чистый. Тогда проверим ДМРВ. Подключили новый «массовик-затейник» (фото 2). И газоанализатор сразу показал то, что нужно. Конечно, коэффициент коррекции вновь изменили, подправили показатели токсичности. Любопытно, что ДМРВ оказался «неправильным»! С течением времени его характеристики изменились, но не в ту сторону, как обычно, а в противоположную. Бывает же!

Хозяйка машину не узнала. Стала «лучше, чем была новая». Слышать такое от клиента – настоящая награда для меня. □

«СТОЯЛ ОКТЯБРЬ УЖ У ДВОРА»

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

У классического отопителя «жигулей» и «нив» конструкция вот уже десятилетия почти не менялась, а с ней – и его врожденные дефекты. Один из них тоже можно считать классическим: препротивнейший визг моторчика вентилятора. Представьте, прохладным вечерком в вашей машине милая спутница, завязывается беседа, но тут вы делаете непоправимую ошибку – включаете вентилятор отопителя. От душераздирающего визга девушка бледнеет. О чем тут говорить дальше?

Чего только бывалые не предлагали – от периодической смазки подшипников моторчика до его коренной переделки! Но полумеры малоэффективны, а завод-изготовитель отмалчивается. Что же делать?

Нам показалась привлекательной идея встроить в машину другой вентилятор, «восьмерочный» (фото 1). Осень в разгаре, а моторчик отопителя нашей «Нивы» ВАЗ-21214 уже повизгивает – нетрудно представить, что будет в морозы! Остатки смазки подсохли, а зимой задубеют…

Новый вентилятор разместим в моторном отсеке. Самое подходящее место – пластмассовый воздухозаборник. Обрабатывать его несложно, но чтобы плюс не превратился в минус, сразу предупредим: прежде чем начинать пилить или резать, очень внимательно прикиньте, что и как будете устанавливать, крепить и т. п. Спешка может только повредить.

Итак, за дело. Снимаем пластмассовые решетку и козырек, после чего спокойно, расчетливо готовим место для установки вентилятора, выпиливаем под него паз, тщательно подгоняем по месту. Корпус вентилятора «Самары» немного больше, чем нам хотелось бы. Как его втиснуть? Удаляем штатные скобы крепления (все равно не понадобятся!), а железный щит, на который ляжет наш агрегат, несколько осаждаем ударами молотка.

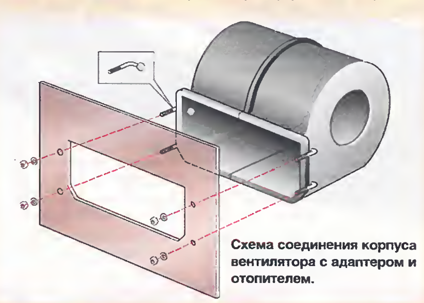
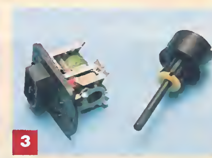


Схема соединения корпуса вентилятора с адаптером и отопителем.

Вентилятор отопителя «Самары»…

…и так он встроен в «Ниву».


Новые резистор и переключатель.

С новым переключателем.

Здесь напомним, что устанавливаемый вентилятор не должен касаться двигателя автомобиля или ребер воздушного входа капота (в противном случае неизбежны шум, износ, поломки), препятствовать работе шторки подачи воздуха в отопитель и т. д. Подгонка – дело кропотливое.

Ну а как вентилятор соединить с отопителем? Через адаптер, показанный на рисунке. (Размеров не указываем – сделайте по месту, как и мы.) Материал адаптера?.. Нет, не что угодно! Обычная фанера, например, не пойдет – довольно скоро размокнет. Металлический лист? На тонком вентилятор может неприятно вибрировать, а толстый тяжел. Наше решение – лист текстолита толщиной 5 мм.

Вентилятор нужно правильно сориентировать – выходом «улитки» снизу, так он и должен быть закреплен на адаптере, а последний надо прочно соединить с корпусом отопителя (см. рис.). Но как? Мы применили для этого хитро (Г-образно) изогнутые винты М3 длиной по 15 мм. Четырех точек крепления достаточно.

Когда все собрали (фото 2), оставшиеся «технологические» щели, неплотности замазали черным герметиком. Проверили, не касается ли закрытый капот корпуса вентилятора – нет, все отлично. Сымитировав дождь, убедились в том, что через отопитель вода в салон не проникает.

Электропитание? «Минус» отопителя соединили с «массой», «плюс» взяли от штатного моторчика (саму эту «визжалку» убрали). Вместо штатного резистора применили «десяточный» с трехходовым выключателем от ВАЗ-2108 (фото 3 и 4). Теперь у отопителя три скорости вращения вентилятора. Мощности хватает, чтобы быстро продуть салон, просушить запотевшие стекла. □

«ВОЛГА» С ПРИБОРОМ

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Буксирный прибор или, по крайней мере, проушины для троса должны быть, как нам представляется, на любом автомобиле, особенно на российском. Причем с обеих сторон. Спереди – чтобы вас, сзади – чтобы вы. «Волга» с этой точки зрения автомобиль эгоистичный – штатная проушина есть только спереди, а случись кого-то буксировать – цеплять не за что. Да и самому владельцу она может пригодиться – иногда случается вытягивать машину назад.

Чтобы дополнить нашу «Волгу» столь нужным приспособлением, мы использовали штатную ввинчивающуюся переднюю петлю, закрепив сзади на правом лонжероне кузова соответствующий кронштейн. Конструкция и способ установки ясны из рисунка и фото. Для изготовления кронштейна понадобятся стальная полоса размером 45х10х360 мм, к которой приварен уголок 25х25х120, и резьбовая втулка (у нас она из шестигранника). Отверстие в бампере можно закрыть подходящей заглушкой.

Наш вариант установки буксирной петли.

При снятой петле отверстие можно закрыть заглушкой.

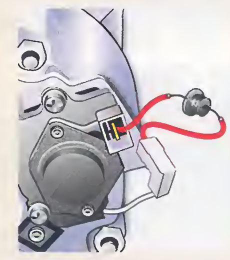
ДОВОДИМ: ИЖ-2126

ПРОПАВШИЕ ВОЛЬТЫ

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Владельцы новых ИЖ-2126, видимо, заметили, что аккумуляторные батареи их машин сидят на голодном пайке. Вместо предписанных заводом 13,9–14,6 В в сети всего 13,3–13,6 В. При том, что генератор и регулятор напряжения вполне исправны. Если ничего не предпринять, то зимой раз в две недели (а может и чаще, в зависимости от манеры езды) батарею придется ставить на зарядку. Езда же на «полудохлом» аккумуляторе, как известно, существенно снижает срок его службы.

Почему же исправная бортовая сеть на новых автомобилях не обеспечивает должной зарядки? Дело, как нам представляется, в том, что на машинах прежних лет выпуска регулятор напряжения подключали в сеть через монтажный блок и замок зажигания. Падение напряжения на тоненьких проводах как раз и обеспечивало нужный режим зарядки. В новой схеме регулятор запитывается от дополнительных диодов, встроенных в генератор, и что происходит в бортовой сети, ему «не видно». Между



тем увеличить напряжение в сети до нормы несложно. Достаточно вставить в цепь питания регулятора любой диод, рассчитанный на ток 5 А. (Мы использовали КД 202 В.) Падение напряжения на этом диоде обеспечит необходимый режим в сети.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

■ Мою машину (при исправных колодках и тормозных дисках) уводило в сторону при каждом торможении. Виноват оказался шланг левого колеса, у которого внутри было небольшое расслоение резины. Как же объяснить увод – ведь по закону Паскаля давление в обоих шлангах должно быть одинаковым, а значит – одинаковым и усилие прижатия поршней?

Ученый здесь не виноват. И стоит на пьедестале незыблемо, так как открытый им закон относится к гидростатике (а не к движущейся жидкости). Когда вы прикладываете к педали тормоза возрастающее усилие, поршни главного цилиндра, сдвигаясь вперед, создают давление в трубопроводах и рабочих цилиндрах – при этом поршни рабочих цилиндров сдвигаются к колодкам, выбирают зазоры, прижимают колодки к дискам – и появляются тормозящие силы. Если один из трубопроводов по какой-либо причине заужен (поврежден, пережат и т. п.), то в процессе торможения рабочий цилиндр соответствующего колеса заполняется жидкостью медленнее соседнего – «отстает». При этом одно колесо тормозит слабее другого.

Эффект тем заметней, чем резче торможение. Если теперь усилие, приложенное к педали, некоторое время сохранять постоянным, то отставшие поршни тоже зажмут колодки с положенной силой, торможение может стать симметричным (слева и справа одинаковым), но... машину-то уже увело! Этот эффект не только неприятен, но во многих ситуациях и опасен, поэтому любую причину увода нужно вовремя найти и устранить.

На ВАЗе:

НИКОЛАЙ ОВЧИННИКОВ отдел доводки ходовой части (1)
ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей (2–6)

1. После замены сайлент-блоки передней подвески ВАЗ-2106 прослужили всего 10 тысяч километров и уже потрескались. Можно ли с ними ездить или надо менять? В магазине говорили, что они фирменные – балаковские.

Глубокие трещины в сайлент-блоках свидетельствуют о том, что их характеристики значительно изменились. Значит, требуется замена. Трещины появляются по двум причинам. Первая – некачественная резина, вторая – часто допускаемая ошибка при их замене. Все резинотехнические изделия в подвеске необходимо затягивать в состоянии так называемой конструктивной нагрузки. Проще говоря, автомобиль должен стоять на колесах. Это обеспечит подвеске запас хода и на сжатие, и на отбой, и резина будет скручиваться (работать) поровну в разные стороны.

Если затянуть подвеску на автомобиле с вывешенными колесами (состояние подвески – полный ход отбоя), то при ее сжатии резина станет очень сильно закручиваться – и только в одну сторону. Напряжения в ней окажутся гораздо выше расчетных – и она быстро разрушится.

2. На ВАЗ-2109i выпуска 2001 года при отпускании педали газа обороты как бы зависают на уровне 1800–2000 об/мин. Если двигатель выключить, а потом снова пустить, то холостой ход сначала нормальный, а потом его обороты вновь возрастают ...

Автомобиль надо показать специалистам для диагностики. Наиболее вероятные причины: неисправность регулятора холостого хода (заменить) или заедание дроссельной заслонки в корпусе или в ее приводе.

3. Возможно ли применение блока цилиндров 2111 на двигателе 21083?

Допустимо. Основное отличие блока 2111 от 21083 – наличие механической обработки прилива для крепления датчика детонации.

4. Расточил блок двигателя ВАЗ-2108 под поршни 2105. Мотор перегревается на больших оборотах, стучат пальцы... Можно ли этот блок загильзовать под поршни 82 мм двигателя 21083?

Расточка цилиндров с 76 на 79 мм увеличила не только рабочий объем цилиндров, но и такой деликатный параметр, как степень сжатия. Изменения такого рода недопустимы, что подтверждает слышимая вами детонация. Гильзовка цилиндров заводом не предусмотрена.

5. Возможна ли установка распредвала 2111 на двигатель 21083 с микропроцессорной системой зажигания?

Практически возможна, но, как мы уже не раз отмечали, такое изменение потребует дополнительной настройки систем зажигания и питания. В вашем случае придется перенастраивать карбюратор и вносить коррективы в программу контроллера МПСЗ.

6. Говорят, существует технология смены масла в двигателе путем отсасывания его специальным насосом...

Да, известно два подобных метода. «Верхний», когда масло из картера отсасывают через отверстие указателя уровня масла. Это не требует ямы или подъемника, но остается до 10% старого масла в картере. «Нижний» предусматривает удаление масла через сливное отверстие в поддоне. Его преимущество в том, что масло удаляется быстрее, чем при обычном сливе, и полнее, чем при отсосе сверху.

На ГАЗе:

ВЛАДИМИР ИВАНОВ бюро тормозных систем (1, 4)
ВИКТОР КАУНОВ отдел двигателей (2)
АЛЕКСАНДР БУЛАВКИН отдел электрооборудования (3)
АРТЕМ ПОПЕНКО отдел грузовых автомобилей (5)

1. У меня ГАЗ-3110 с двигателем 40602, пробег 30 тыс. км. Начиная с первых поездок очень сильная тряска машины при торможении – как на скорости всего 10–30 км/ч, так и на бо́льших. Что только не менял! Проверил на станке биения передних тормозных дисков и задних барабанов – все в норме, а причину так и не нахожу...

Основная причина вибрации при торможении – разная толщина рабочей части тормозного диска по его окружности или повышенное радиальное биение рабочей поверхности тормозного барабана. Для тормозных дисков 3110-3501078 указанная погрешность не должна превышать 0,03 мм, а для барабанов – 0,1 мм.

2. Я инженер-механик, но вот не нахожу ответа на простой вопрос. Разные инструкции по эксплуатации «Волги» рекомендуют периодически сливать отстой из бензобака. На моем автомобиле он емкостью 70 л, но сколько ни искал, так и не нашел даже намека на сливное отверстие! Каким образом можно выполнить эту операцию?

В соответствии с общепринятой в мире практикой с 2002 г. ОАО «ГАЗ» выпускает бензобак легковых автомобилей без сливных пробок – и в новом издании руководства по эксплуатации требования сливать отстой уже нет. Так что упомянутые вами инструкции относятся к ранее выпускавшимся автомобилям.

3. На ГАЗ-3110 с двигателем 4021 при работе на холостом ходу сильно дергается стрелка тахометра. Подскажите, как это устранить.

На автомобили ГАЗ-3110 с двигателями ЗМЗ-402.10 раньше ставили комбинации приборов 38.3801 (ОАО «Автоприбор», г. Владимир) или АР 60.3801 (производства АО «RAR», г. Рига). Тахометр работал от сигнала с фазы генератора, и при этом иногда на владимирском варианте наблюдались колебания стрелки тахометра. С августа 1999 года устанавливают комбинации приборов 382.3801 или АР 60.3801-05. Здесь тахометры работают от сигнала с системы зажигания (автомобили с двигателем ЗМЗ-402.10), что исключает колебания стрелки.

Вам следует проверить натяжение ремня генератора – его проскальзывание и изменение частоты вращения ротора генератора приводит к колебаниям стрелки.

Если это не помогло – заменить в комбинации приборов 38.3801 тахометр на новый (449.3813) или установить нынешнюю комбинацию приборов АР 60.3801-05 или 382.3801 (предпочтительно 2004 года выпуска), для чего потребуется несколько изменить электропроводку: провод от генератора с вывода «W» перекинуть на безымянный вывод низкого напряжения катушки зажигания Б116-02 или на вывод «минус» катушки зажигания 4715.3705 (в зависимости от установленной на автомобиле), а в разъеме «Х33» комбинации приборов зеленый провод переставить с вывода «6» на вывод «4».

4. С первых километров «Волга» мучает сильной тряской руля. Балансировку колес выполнил заново. Не помогло...

Наиболее вероятная причина тряски руля в вашем случае – повышенная силовая неоднородность шин передних колес – брак производителя шин.

5. В Москве видел необычный «Баргузин» 4x4 – с колесными дисками не от «Соболя», а от «Газели». Что это за модификация?

По всей видимости, на этот автомобиль установлены передний мост с передней подвеской от «Газели» 4x4, а на задний мост – проставки со шпильками под диски колес от «Газели». ОАО «ГАЗ» такие машины не выпускает.

НЕ ВСТАВ СО СТУЛА

Дмитрия Красавина из Оленегорска мы награждаем премией в 6000 руб. за развернутый, полноценный ответ на девятнадцатую задачу. Одновременно сообщаем, что компания «Нокиан Тайерс», заинтересовавшись нашим конкурсом, учредила свой приз для победителей, чьи имена будут названы в последних трех номерах ЗР 2004 года. Это комплект зимних шин новой модели Nokian Hakkapeliitta 4.

Теперь обратимся к задаче. Она, конечно, не из числа заумных – еще при подготовке ее к публикации кто-то из коллег мрачно заметил: «Увидите, большинство скажет, что причина плохого пуска – в дефекте контактной группы замка зажигания!» Как в воду глядел! Процентов 90 конкурсантов начинали свои ответы примерно так: «Тут все ясно! Автор задачи отправился в магазин за новым замком зажигания!»

Вот так, «чисто конкретно»! Забавно ответил нам один из умельцев-мастеров: «Когда лично ко мне приходят с подобными вопросами, я отвечаю, не вставая со стула!» И дальше доходчиво поведал нам о проблемах выключателя зажигания – других с автомобилем вроде и не бывает!

Тем, кто звонил в редакцию, диктуя все тот же ответ, мы неизменно задавали встречный вопрос: «А иных неисправностей, которые приводят к такому же результату, назвать не можете?» – «Конечно могу!» – следовал ответ и дальше приводился целый перечень причин того, что может нарушить работу системы зажигания. Искра слабая или ее вовсе нет. Почему бы, например, не предположить, что полуубитый стартер потребляет слишком большой ток, а аккумуляторная батарея при этом тоже почтенного возраста, с низкой емкостью? При работе стартера напряжение в сети чрезмерно понижается, что сказывается на работе катушки зажигания. А бывает, что «слаба» и катушка! К тому же часть «высокого» может потеряться и в распределителе зажигания, на высоковольтных проводах. Свечи тоже могут оказаться старыми, «обгоревшими», с увеличенными зазорами между электродами. Вот и запусти мотор!

Вчитаемся в условия задачи. Сказано: «стартер… бодро прокручивает коленвал». Но из этого не вытекает, что его обороты такие же, как на исправной машине. «Бодро» – значит, достаточно быстро, чтобы обеспечить пуск. Если бы батарея из шести нормальных банок «села» вольт до десяти (без нагрузки), вряд ли она прокручивала стартер: с учетом зарядно-разрядных характеристик такая батарея фактически разряжена. Совсем по-другому ведет себя батарея, в которой одна банка коротко замкнута, а остальные исправны. Последние могут быть хорошо заряжены (даже с тенденцией к перезарядке) – и будут, при напряжении без нагрузки всего 10,5 В, бодро «крутить» стартер. Чуть медленней, чем с нормальной батареей, но это не каждый заметит. Беда же в том, что в этом случае работающий стартер снижает напряжение в сети до 8 В и ниже – и тогда в контактной системе зажигания высокого напряжения недостаточно, чтобы пробить зазоры между электродами свечей.

Рисунок Сергея Савилова

Искра появится в тот миг, когда мы отключим стартер – вот тут-то и пригодится инерция маховика с коленвалом. Реальная жизнь всегда сложней теорий – в результате каких-то накладок подобный пуск редко получается с первой попытки, чаще бывает несколько.

Вернемся теперь к ответу, полученному от большинства читателей. Если в положении «стартер» цепь зажигания между контактами 30/1 и 15 почему-либо прерывается (дефект узла), то коленвал прокручивается, а искры нет. При возвращении ключа в положение «зажигание» эта цепь может восстановиться – искра появится. А коленвал, сделав за счет инерции хотя бы один оборот, делает возможным и запуск. Ничего против не имеем. Но одну важную деталь знатоки-читатели отметили: если цепь 30/1–15 прерывается, то в этот момент и приборы на панели перестанут работать, лампочки погаснут. Кое-кто нас прямо упрекнул: забыли, мол, упустили, надо было оговорить в условии задачи!

Да нет же, ребята, ничего не упустили. В том-то и фокус, что у человека, предложившего эту задачу, лампочки на щитке не гасли, приборы работали! На его машине закоротило одну банку батареи, а замок зажигания был ни при чем.

Одним из немногих, кто ответил достаточно развернуто, полно, оказался Дмитрий Красавин из Оленегорска. Поздравляем его с победой!

ЗАДАЧА ДВАДЦАТЬ ВТОРАЯ

НА ТРЕХ КОЛЕСАХ

Сегодня не повезло! В самой глухомани, куда Федора занесла страсть к охоте, он «нашел» такую ямищу, что сразу лишился обоих левых колес. Полки ободов погнуты, а у переднего еще и борт пробит. Задняя шина – о чудо! – уцелела. Пробовал кого-нибудь остановить, да боязливые местные водители, изредка проезжавшие мимо, и не думали притормозить.

Ругая такую жизнь, Федор понял, что надеяться можно только на себя. Достал тяжелый молоток и – благо сам слесарь! – обод заднего колеса выправил. Поставил запаску. А что дальше делать? Главное – как накачать бескамерное колесо. Припомнил один способ, с брючным ремнем. Не вышло. Не тот у Феди калибр – ремень короток. Стал думать дальше, закурил…

Помогите же ему, бывалые!

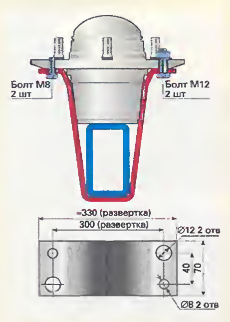
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 ноября 2004 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номер ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

Как избавиться от **соринки**, попавшей в редукционный **клапан масляного насоса**?

В журнале (ЗР, 2003, № 9, с. 227) приведены два способа: первый – снять поддон, второй – на холодном двигателе резко дать газ. Я попробовал второй – не помогло. Тогда вывернул масляный фильтр и, закрыв отверстие в блоке пальцем, попросил помощника на секунду-другую включить стартер (чтобы двигатель не пустился, предварительно вынул из распределителя зажигания и замкнул на «массу» центральный провод). Масло, не имея выхода от насоса в систему, под большим давлением пошло в редукционный клапан и смыло соринку.

В. НОВИКОВ, ВЫКСА

В некоторых **прицепах к легковому автомобилю** нет штатного места для крепления запаски. Самое удобное место – на дышле. В своем КМЗ-8284 я использовал для этого старую ступицу от «москвичовского» колеса, закрепив ее хомутом из стальной полосы, как показано на рисунке.



Крепление ступицы на дышле.

Если ваш прицеп на «жигулевских» или других колесах, надо взять соответствующую ступицу.

В. БАХАРЕВ, ЧЕЛЯБИНСК

В **рабочих тормозных цилиндрах «Тойоты»** диаметром 22 мм вместо фирменных хорошо работают манжеты (глухие) 302-3505035, применяемые в цилиндрах сцепления «москвичей» и «запорожцев».

Ю. АПИЦ, УКРАИНА, КОНСТАНТИНОВКА

Лучший совет номера принадлежит Валерию СМИРНОВУ. Предложенный им весьма простой способ, наверно, привлечет многих владельцев новых ИЖей.

Валерий Смирнов родился в 1968 году в Борисоглебске Воронежской области. Получил инженерное образование в Воронежском политехническом университете. С детских лет неравнодушен к технике, с удовольствием копался в родительских «Жигулях». «Права» получил в 1995 году, когда купил ВАЗ-2106. Ныне ездит на «ИЖ-Оде», уделяет ей много внимания.

Любит фантастику, особенно книги братьев Стругацких – все они в его библиотеке. Давно читает «За рулем». Благодарен журналу, в частности авторам советов – они всегда помогали ему обслуживать и совершенствовать свой автомобиль. Рад и сам поделиться опытом.

В **ИЖ-2126, 27 на ветровом стекле** слева остается большой неочищаемый сектор, что сильно ухудшает обзорность. Проблему я решил просто. Ключом «на 13» отвернул гайку крепления кривошипа на оси моторедуктора и снял его, предварительно отсоединив тяги. Зажав кривошип в тисках, несколькими ударами молотка отогнул ось на 4–5 мм по верхней точке, как показано на рисунке. Установив детали на место, убедился: обзорность улучшилась.

Изгиб кривошипа. 4...5

В. СМИРНОВ, БОРИСОГЛЕБСК

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Будем иметь в виду, что неочищенный сектор на ветровом стекле, даже небольшой, таит опасность: он может скрывать от глаз чреватые неприятностями объекты на дороге. Именно поэтому его совет, улучшающий обзор и повышающий безопасность в движении, получил высокую оценку.

Премия журнала – 5000 рублей и комплект страховочных подставок (в гараже и даже в путешествии полезная штука) от компании «Сорокинструмент®» – отправляется автору лучшего совета Валерию СМИРНОВУ в Борисоглебск Воронежской области.

Поршни с кольцами вставляют в цилиндр двигателя после ремонта при помощи оправки, которой сжимают кольца. Я не нашел в магазине подходящей оправки (по размеру и цене) для дизеля иномарки («Опель-Кадет»), поэтому сделал ее на скорую руку из подручных материалов.

От жестяной банки 0,5 л из-под пива отрезал оба дна и разрезал вдоль оставшуюся часть. Обжал ею кольца на поршне и зафиксировал червячными хомутами сверху и снизу, как показано на фото (роль оправки выполняет банка из-под кофе).

Постукивая по днищу поршня рукояткой молотка, легко загнал его в смазанный маслом цилиндр. Догадайся я сразу так поступить – сэкономил бы не только деньги, но и время на поиски приспособления.

Ю. БОДРОВ, МОСКВА

Оправка для обжатия колец на поршне.

Извлекая **ось блока промежуточных шестерен** из коробки передач «Волги», иглы подшипника удобно закреплять червячным хомутом (по одному на ряд), чтобы не рассыпались.

Э. ЛЕВИН, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Когда потребовалось **снять сиденье** водителя в стареньких **«Жигулях»**, его не удалось сдвинуть вперед, чтобы отвернуть задние винты крепления.

Выручил уазовский домкрат. Мы уложили его между ступенькой, на которой стоит заднее сиденье, и подушкой переднего, подложив дощечку. Несколько раз повернули винт домкрата – и сиденье сдвинулось, открыв доступ к винтам.

И. ШАЛМАН, КАЗАНЬ

Чтобы внутренняя поверхность маслосъемного колпачка при установке не оцарапалась об острую кромку канавки под сухари, обмотайте клапан в этом месте липкой лентой (изоляционной, скотчем и т. п.).

А. СТОЛЯРОВ, НОВОСИБИРСК

НО И ЛУЧШЕ ЕДЕТ...

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Чисто вымытый, сверкающий автомобиль, пусть и не новый, не только лучше выглядит, но, вроде, и лучше едет! Во всяком случае, такое ощущение знакомо очень многим. Даже у нас в России, где полно всяких чудаков, не встретишь, наверное, такого, кто никогда машину не моет. Большинство любит еще, не жалея полиролей, надраить ее до солнечного блеска. Вот только не все помнят, что перед этим поверхности кузова нужно хорошенько очистить от пыли, масляных, битумных пятен и иных загрязнений. Помогают в этом автошампуни.

Современные составы благодаря специальным добавкам не только облегчают процесс мойки, но и дают возможность доводить лакокрасочное покрытие до оптимальных кондиций, восстанавливать уже нанесенные ранее полироли и т. д.

Воды не жалеть! Смыть песок и рыхлую грязь.

Нанесем шампунь.

Осушим поверхность автомобиля.

КАК МЫТЬ?

Пользуясь любыми шампунями, требуется соблюдать определенные правила. И первое из них – не экономить воду! Поэтому еще до применения шампуня полезно смыть с кузова песок и всю рыхлую, поддающуюся струе, грязь. Это избавит от необходимости счищать ее потом щеткой или губкой, неизбежно царапая краску, а завершающее ополаскивание позволит смыть излишки шампуня и уменьшит возможные потеки (фото 1).

Второе правило: не мыть автомобиль (в том числе и шампунями) на открытом солнце, когда поверхности разогреты. Иначе не избежать появления трудноудаляемых пятен.

Правило третье: для мытья лучше применять мягкую шерстяную или махровую ткань. Допустимы также губки с крупными порами и щетки с распущенными кончиками щетины. По мере загрязнения «инструменты» обязательно ополаскивают чистой водой и только вслед за этим наносят шампунь (фото 2).

Наконец, четвертое правило и весьма важное. Ополоснув кузов, удаляйте остатки воды мягкой тканью или замшей, чтобы не оставить разводов (фото 3). Это касается и тех препаратов, производители которых утверждают, что их средство «не оставляет разводов и не требует тщательного высушивания». Здесь лучше пере-

Автошампуни с кондиционерами.

Автошампуни, содержащие полироли.

Всесезонные шампуни.

ОПРОБОВАННЫЕ АВТОШАМПУНИ С ЗАЩИТНЫМИ СВОЙСТВАМИ

Название препарата, поставщик, страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.	Удельная стоимость, руб./мойка
С кондиционерами поверхности			
REIN X, Spot Free Car Wash, Self Dry, США	620 мл	285	13,6
AUTO WASH Z-505, ZYMOL, США	473 мл	188	9,9
Шампунь-кондиционер, концентрат, Hi-Gear Doctor Wax, США	946 мл	190	6,3
Автошампунь «Чистик», ООО «РМ», Россия	500 мл	52,5	5,2
RICH SUDS, Car wash, Meguiars, США	473 мл	140,5	8,8
Soft Wash GEL, Clear coat safe, Meguiars, США	473 мл	146,5	9,1
С полиролями			
Golden Wax, автошампунь с воском, «Астрохим», Россия	500 мл	52,5	5,2
EXTREME, быстроосушающий восковой автошампунь, Turtle Wax, США	500 мл	166	9,9
ZIP WAX WASH'n WAX, Turtle Wax, США	473 мл	255	16,0
GLANCER, автошампунь с полирующим эффектом, Spektrol, Россия	500 мл	45	1,8
DX-25WSC, автошампунь с полиролем для темных красок, DIA CHEMICAL, Япония	600 мл	335	16,8
Всесезонные			
Шампунь с защитой, сухой концентрированный, Cross Foam Doctor Wax, США	454 г	161,5	4,04
Шампунь-кондиционер, сухой концентрированный, Cross Foam Doctor Wax, США	488 г	178	4,45
ANTIACID, антикислотный защитный шампунь-кондиционер, Cross Foam Doctor Wax, США	473 мл	175	10,9
Горячий воск, всесезонный автошампунь-полироль, Turtle Wax, США	500 мл	195	23,5

страховаться! Особое внимание поверхностям, окрашенным в темные тона – тут разводы проявляются сильней.

АССОРТИМЕНТ

Шампуни можно разделить на две большие группы. В одной только кондиционеры поверхности, а в другой – еще и полироли. При желании можно из этих групп выделить «всесезонные» шампуни, что мы и сделали (см. табл.).

Шампуни с кондиционерами (фото 4) позволяют тщательно отмывать лакокрасочное покрытие, не воздействуя при этом на нанесенные ранее полироли. В некоторые составы добавлены компоненты, повышающие блеск краски, и поверхностно-активные вещества, которые снижают требования к сушке поверхности и призваны избавить от разводов (наши замечания – см. ниже!). Кроме этого, вводят еще и защиту от ультрафиолетового излучения, а также от статического электричества, что очень полезно, когда автомобилю приходится ездить по пыльным дорогам.

В составе автошампуней второй группы (фото 5) – повышенное содержание восков и полирующих полимеров. На вымытой поверхности они образуют защитную пленку, которую не требуется тщательно располировывать – достаточно протереть обработанную поверхность сухой салфеткой (тканью).

Всесезонные шампуни (фото 6) позволяют мыть автомобиль даже при минусовых температурах (до -12°С), но они различаются способом применения. Составы от Doctor Wax следует разводить в холодной воде с добавлением незамерзающей жидкости для стекол. Средства от Turtle Wax разводят в горячей воде.

ПРАКТИКА

Мы проверили все представленные шампуни. Нашли, что все моют хорошо. Но если не вытирать поверхности насухо, оставляют разводы, наиболее заметные на темной краске. Как уже было сказано, лучше сделать несколько лишних движений салфеткой, чем потом огорчаться!

За исключением шампуня «Горячий воск» от Turtle Wax, все остальные дают много пены. Если говорить о блеске покрытия после применения того или иного состава, то мы существенных различий между «талантами» конкурентов не отметили. Защитные свойства? Это вопрос особый и непростой – в нашем случае не изучался. Но чистая дождевая вода, по нашим наблюдениям, с промытых поверхностей скатывается охотнее.

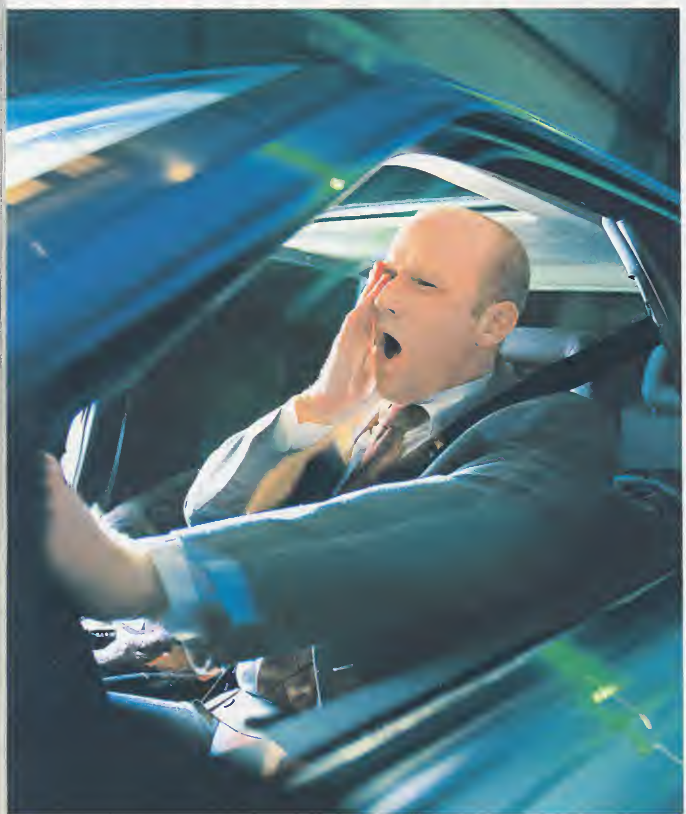
Большинство составов – гелеобразной консистенции разной густоты, лишь два всесезонных от Doctor Wax в виде сухих гранул, что довольно удобно – из упаковки не вытекут.

В заключение нашего короткого теста оценили составы по удельной стоимости одной мойки. Привели все расходы шампуней (следуя указаниям инструкции) к ведру с водой емкостью 4–7 л. (В некоторых руководствах указан расход на 10 л воды, что нами учтено.)

И вот что получилось.

Самая экономичная мойка отечественным шампунем GLANCER от Spektrol – всего-то за 1,8 руб.! Сухие всесезонные средства от Doctor Wax подороже – чуть выше 4 руб. за мойку. Больше всего автошампуней – в диапазоне цен от 5 до 11 руб. за мойку – в том числе и средства от Meguiars с добавлением дорогостоящих кондиционеров яркости.

В другом ценовом диапазоне составы от Turtle Wax (до 23,5 руб. за мойку – правда, при обещанных четырех неделях восковой защиты!), DX-25WSC от японской DIA CHEMICAL (16,8 руб. за мойку) и Self Dry от американской REIN X (13,66 руб. за мойку). □



ПРИЕМЫ ДАЛЬНЕГО БОЯ

ЭДУАРД КРАВЦОВ

Первая причина большинства ДТП, как уже говорилось (ЗР, 2004, № 9) – ошибки при обгоне. Но есть и вторая…

СОН

Почти все сводки типа «Не справился с управлением» можно читать иначе: «Заснул за рулем!». А все потому, что даже если вы сутки напролет способны расписывать пулю под пиво, то это отнюдь не означает, что те же сутки вы можете проводить в пути.

О физиологических и биохимических причинах усталости организма понаписано и рассказано видимо-невидимо. Но каждый свято верит в свою звезду – дескать, уснуть могут только другие, а я – никогда! Однако мои наблюдения, помноженные на опыт, показывают, что реально не спать по нескольку суток могут лишь те, кто намотал не менее миллиона наших российских верст. Способность проходить большие расстояния без сна возрастает с увеличением водительского стажа, исчисляемого не в годах, а в километрах! Поэтому предел новичков – 1000–1200 км (17–20 часов). Само собой, это очень индивидуально: многие не выдерживают и половины… А если вы в предыдущую ночь плохо спали, затем провели напряженный рабочий день, потом плотно поужинали и собрались в ночь за тысячу верст, то очень сомневаюсь, чтобы вы осилили без проблем даже ближайшие 300–500 км.

Отправился я как-то на «Газели» из Саратова в Москву – дикая жара, разморило… Отъехав на пару сотен, я остановился на обочине, положил на руль подушку и мгновенно уснул. Ехавший со мной клиент ничего не сказал, но лицо у него было тако-ое вопросительное… Проспал я тогда минут сорок, зато весь дальнейший путь проделал гораздо быстрее, чем обычно.

Вот народные способы борьбы со сном: умывание водой или растирание снегом лица и «прочего тела»; попытки сменить позу, поерзать; приседания, ужимки, прыжки на обочине; жевание чего-нибудь; раскачивание головой; громкое пение; нарочито громкий, истерический смех; много двойного и тройного кофе без сахара, энергетические напитки и тому подобная ерунда.

Все эти приемы объединяет одно – их полная бесполезность! Если клин вышибают клином, то сон – только сном. А борьба с ним обречена на поражение: с каждой минутой сон усиливается, а вы – слабеете. Однако большинство все-таки надеется перебороть сонливость, после чего просыпается то в разбитой машине, то в больнице. А порой не просыпается вовсе…

ЗВУК И СВЕТ

Световые и звуковые сигналы – это особый язык общения на Трассе.

Знакомое всем моргание дальним светом имеет несколько значений. У старых дальнобойщиков один «короткий дальний» предупреждает обгоняемого о приближении сзади, а один «длинный» либо обозначает тебя перед встречным, собирающимся выйти на твою полосу для обгона, либо в ночное время требует от него переключиться на ближний. Два «коротких дальних» – жди засаду ДПС. Иногда опытные водители используют такой сигнал для предупреждения о серьезной опасности – яма, посторонний предмет и т. п. Главное, чтобы встречный сбросил скорость.

Вообще говоря, в последнее время дальний свет используют кто как хочет – приходится соображать. Если встречная моргнула дальним – посмотри в зеркало: возможно, это сигналят не тебе, а тому, кто тебя обгоняет. Если движение трехрядное, а моргающий идет позади другой машины, то, скорее

всего, он просит вас обоих освободить среднюю полосу для обгона. Обычно при этом он еще включает левый поворотник.

Был со мной редкий случай – проехал мимо гаишников с радаром и мигаю встречному КамАЗу, а тот мигает мне в ответ. Не понял… А он понял, что я его не понял – так когда сблизились, он начал стучать себя ладонью по плечу, изображая погоны. Тут до меня дошло, что впереди еще одна засада ДПС…

Быстрым и частым морганием дальним светом пользуются, чтобы привлечь внимание встречного водителя, когда тот, начиная засыпать, выходит на осевую. А несколько лет назад появился новый сигнал – однократное мигание левым поворотником. Его используют для предупреждения о засаде ночью – чтобы не ослеплять встречных водителей. Если ночью же догоняемый вами автомобиль включил «аварийку», значит, вы слепите его через зеркала. Переключитесь обязательно – проявив такое уважение, вы ничего не потеряете в обзоре, поскольку вам поможет его дальний!

Водители больших машин сидят высоко над дорогой и видят далеко. Они знают, что из легковушки обзор куда хуже, поэтому часто помогают вам совершить обгон. Включил левый поворотник – значит, опасно, правый – обгоняй на здоровье. Не забудьте поблагодарить такого водителя парой морганий своей «аварийкой» – кстати, таким образом можно благодарить за любую услугу. И всегда включайте «аварийку» при любых остановках на трассе или обочине – и днем, и ночью.

Признаком хорошего тона считается заблаговременное переключение с дальнего на ближний в тот момент, когда встречная машина вот-вот покажется из-за пригорка. И, кстати, никогда не включайте без нужды свои новые, красивые и суперновые противотуманки! Это ради себя – нарветесь на дальний, только и всего. А когда в сезон отпусков неспавший трое суток водитель фуры встретит пяток таких вот яркоглазых, то возьмет он со злости да и выйдет на осевую – будете потом на обочине пыль глотать со своей крутой светотехникой. На Трассе малиновые фонарики да зеленые фары – показатель не крутизны, а недостатка серого вещества: мужики таких не уважают. А увидев эдакое «чудо» в зеркале, вряд ли вам помогут поворотником…

Звуковые сигналы используются, как правило, для ругательств и выражения недовольства. Исключением является разве что встреча на Трассе двух старых знакомых – взаимный обмен короткими гудками тут понятен. Кроме того, в ответ на ваше «спасибо» из двух морганий «аварийкой» может раздаться коротенький гудок – «пожалуйста», значит.

А вообще-то все просто – не забывайте о вежливости! Предупредили тебя о засаде – растопырь над рулем пятерню! Это же стимулирует человека и впредь помогать тебе. Да и приятно чувствовать, что на Трассе ты не один…

АВАРИЯ

Как ведут себя отпускники, увидев аварию? Остановился, вышел, постоял, вернулся за сигаретами, пошел послушать других… Из искореженной машины раздается стон – ага, хорошо, жив! Включаемся в диспут, вспоминаем кино с подобными эпизодами. Потом кто-то говорит – дескать, поеду и вызову «скорую». И уезжает…

Раненых никто не трогает. Один боится, другому неохота, третий подбрасывает спасительную для всех мысль – мол, можно навредить! А родные потом узнают, что пострадавшие жили еще несколько часов и умерли по дороге в больницу от сильного кровотечения и болевого шока. Почему все стоят и смотрят? Я не могу этого понять!!! Неужели, если у человека пульсирующим потоком выходит кровь, а вместе с ней и жизнь, мы будем стоять и смотреть, когда достаточно перехватить повыше ремнем. Но какой там ремень и какая там наука о первой помощи из журнала ЗР, когда мы даже подойти к аварийным машинам боимся?!

А ведь главное – действовать! Сделать-то нужно совсем немного, но очевидцев аварий обычно отпугивает неверие в собственные силы, чувство страха, нежелание перемазаться в крови. Поверьте, вы не перетрудитесь от нескольких нехитрых манипуляций с ранеными. А чтобы не перепачкаться в крови, купите себе рабочий халат за сто «рэ» и возите в багажнике. Берите размером побольше, чтобы на верхнюю одежду налезал. Но не оставляйте людей в разбитых машинах! Стоит их оттуда аккуратно извлечь, и некоторые сами начинают «оживать»… Согреть в кабине, набросить одеяло, дать чаю – что, сложно?

Если увидите аварию – не поленитесь выйти из машины, разобраться в ситуации, узнать, кто чем занят и занят ли вообще. Организуйте людей, призовите к действию, не сидите сами – в первую очередь помогите раненым. И Трасса это запомнит. А, не дай Бог, случится беда с вами – придет к вам на помощь.

ОСТАВАЙТЕСЬ В ЖИВЫХ!

Мысль материальна. Если на Трассе ты вежлив и уважаешь других, то твоя поездка обязательно удастся. Ты подружишься с Трассой, а она примет тебя. Удачи вам на дорогах.

И оставайтесь в живых! □

ШЛИФМАШИНКА

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ И «АЛТЮНИНГ»

Среди любителей тюнинга немногие сознательно и серьезно строят свой автомобиль, начиная не с полированных насадок на глушитель и лампочек «а-ля ксенон», а с тщательной проработки идеи и, прежде всего, с выбора базового автомобиля. Для этого надо решить, где и как ездить. Одни предпочитают пускать в глаза пыль, другие – дым из-под колес. Первое – любимое занятие раллистов, второе – конек кольцевиков.

Конечно, для России больше подходит раллийная машина: она и по асфальту летит, и по кочкам скачет. О том, как зарядить, скажем, «Лансер Эволюшн», мы рассказывали (ЗР, 2004, № 5, с. 209). Но и кольцевые болиды все больше входят в моду, хотя специальных трасс в стране направлений – раздва и обчелся. Впрочем, в России уже проводятся официальные соревнования по дрег- и стритрейсингу, а там недалеко и до зрелищного дрифтинга, когда машины шлифуют колесами асфальт, проходя связки поворотов в заносе. Сегодня мы и поговорим о такой «шлифмашинке», звезде экрана из культового фильма «Форсаж» – «Ниссане-Скайлайн».

В ОВЕЧЬЕЙ ШКУРЕ

С одной стороны, «Скайлайн» не очень-то похож на гоночный снаряд. Вполне цивильный автомобиль с полноценным диваном сзади и вместительным багажником. В штатное оснащение входит электропакет, климат-контроль, почти обязательной стала сегодня и магнитола с CD-чейнджером и навигацией. Есть в гамме и купе, и родственный «Скаю» универсал «Стейджия», выпускаемый с 1996 года. С другой стороны, такие «мелочи», как подключаемый передний привод и рулевая рейка на задней оси многих автомобилей, намекают на их немалый потенциал.

Англичане, построившие немало гоночных болидов, высоко ценят «Скайлайн» и за техническое совершенство, и за свой неповторимый стиль – одни задние кругляшки фонарей чего стоят! Даже подержанные экземпляры десятилетней давности в кузове R32 стоят

там немалых денег – около 17 тыс. фунтов стерлингов. Участвуют они и в кольцевых чемпионатах. Массовому распространению в других странах мешает прежде всего врожденный правый руль; немногочисленные леворульные «скайлайны» – дорогие переделки. Впрочем, в Европе правый руль не запрещен, поэтому эти машины можно встретить и во Франции, и в Германии, и в России. Самые распространенные у нас «скайлайны» – в «33-м» и «34-м» кузовах 1994–1998 и 1999–2002 гг. выпуска соответственно. На цену в основном влияет двигатель, во многом от него зависит и начинка. Самые простые и дешевые «скайлайны» в «34-м» кузове – атмосферные: в Москве они стоят

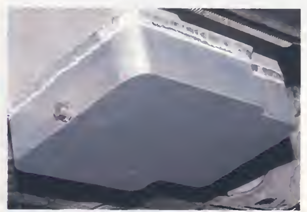
Шестерни и синхронизаторы штатной коробки при форсировке мотора до 500 л.с. можно оставить прежними.

Этот «черный ящик» позволяет реализовать последовательное переключение передач на обычной коробке. Начинка – механическая, никакой электроники.

При разгоне или на повороте топливо отливает от штатного заборника в баке, отчего двигатель может потерять мощность или даже заглохнуть. Избежать этого помогает дополнительный противоотливный бак на 2 л, из которого топливо подают два насоса через два фильтра.

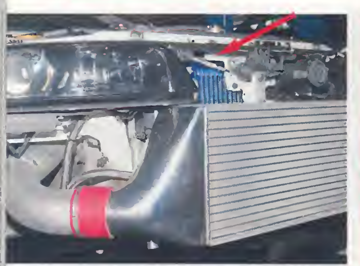
Турбокомпрессор большей производительности с буст-контроллером – главный резерв для повышения возможностей мотора. Конечно, не забудем и про выпускную систему.

Дополнительный объем масла не помешает – поддон картера стал больше. Заменили и масляный насос на изделие фирмы JUN с увеличенной производительностью.



Сбоку от корзины сцепления – клапан сброса избыточного давления турбины. Само сцепление – двухдисковая «керамика», фирмы NISMO G-MAX.

«Стейджия» – универсал с перчиком: 2,5-литровый двигатель с турбонаддувом, полный привод и управляемая задняя ось. Интересный вариант для тех, кто хочет взять сравнительно новый наддувный полноприводный автомобиль, но не имеет средств на GT-R.



За громадным фронтальным интеркулером GReddy – масляный радиатор (показан стрелкой) и новый радиатор системы охлаждения A'PEXi.

Панель приборов от NISMO с «правильно» размеченным спидометром обойдется в $600. Спидометр можно заменить и отдельно – он вдвое дешевле.

Левый циферблат показывает, какая доля крутящего момента переброшена на переднюю ось. Такие индикаторы сейчас увидишь только на GT-R и «Стейджии».

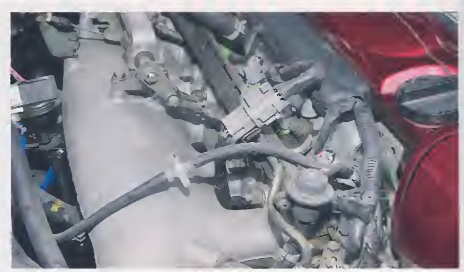
Задние круглые фонари – фирменный стиль «Скайлайна». Никакой тюнинг им не нужен.

12–15 тыс. долларов. Под капотом у них рядные двухлитровые двенадцатиклапанные «шестерки» RB20E (SOHC) и RB20DE (DOHC) или 2,5-литровый 24-клапанный RB25DE. Существенно дороже 2,5-турбо (GTS25T) – 18–24 тыс. долларов. Последний лучше поддается моторному тюнингу, зато атмосферные версии есть с полным приводом и управляемой задней осью. Передняя ось, однако, подключается лишь при пробуксовке задних колес и в поворотах – тогда на нее перебрасывается до 50% крутящего момента. В обычных условиях привод – задний, что положительно сказывается и на топливной экономичности.

ОРУЖИЕ ГЛАВНОГО КАЛИБРА

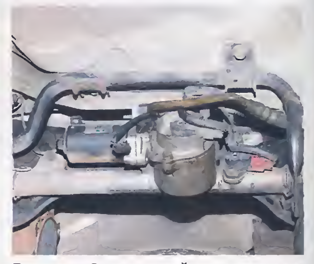
Чтобы превратить боевое оружие в учебное, нужно совсем немного – сточить боек, заварить казенник или просверлить дырку в стволе. Примерно так же поступили инженеры, создавая серийный «Ниссан-Скайлайн GT-R» – мотор «придушили», урезав впуск, выпуск и сменив программу управления, но оставили рассчитанные на 500 л. с. шатунно-поршневую группу, валы и вкладыши, сверхнадежные приводы и шестиступенчатую (для R34) коробку передач, а также великолепные тормоза «Брембо». Кроме того, все GT-R – с полным приводом и рулят всеми четырьмя. В Японии эти машины стоили около 60 тыс. долларов, в США их неофициально продавали уже за 90 тысяч. В России можно найти подержанные экземпляры R34 за 35–37 тысяч.

Их паспортные 280 л. с. – откровенное лукавство производителей в угоду формальному ограничению мощности для японского рынка. На стенде рядная наддувная «шестерка» объемом 2,6 л выдает 320–330 «лошадок». И легко достигает 400 л. с. после замены фильтра, турбины, форсунок, системы выпуска и программы блока управления. Любители сильных ощущений могут заказать детали, с которыми рабочий объем увеличивается до 2,9 л. В таком варианте удается снять до 1000 л. с., а если



«Самый главный калибр» – мотор 2,6 л «твинтурбо» устанавливался на «Скайлайн GT-R», почти готовый гоночный автомобиль. Особенность «твинтурбо» – шестидроссельный впуск, диаметр каждой заслонки – 56 мм. Своя заслонка для каждого канала обеспечивает более равномерное наполнение цилиндров и меньшую инерционность впуска (быстрый отклик на педаль газа).

Гоночные трассы в России – редкость. Но позажигать можно и на пятачке ровного асфальта.



Рулевая рейка на задней оси – изюминка «скайлайнов». К сожалению, на парковке она не помогает, только на трассе – вступает в работу после 30 км/ч.

двигатель нужен только на одну гонку – все 1600.

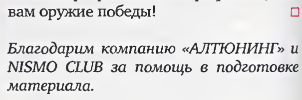
GT-R, безусловно, самый популярный объект для тюнинга. Детали и киты (комплекты) для него предлагают NISMO (Nissan Motorsport), A'PEXi, HKS и другие известные фирмы. Первым делом владельцы обычно снимают ограничение скорости в 180 км/ч для японских машин (на английских версиях его нет). Это обойдется в $200. Заодно заказывают спидометр с новой шкалой за $300 (можно заменить и всю панель). В трансмиссии стоит поменять лишь сцепление, причем при умеренной форсировке (до 350 л. с.) не обязательно устанавливать жесткую и неудобную для повседневной езды «керамику» – подойдет и усиленное обычного типа. Самые интересные доработки – на фото.

ПОЧЕМ ФУНТ ЛИХА

Даже небольшое ДТП способно нанести чувствительный удар по карману владельца: оригинальное «железо» – золотое. Не отстает и оптика – «фара» на R33 стоит около $550, на R34 – еще дороже. Фирменный пластиковый обвес тоже влетит в копеечку – 5–10 тыс. долларов с доставкой. Кстати, доставка и поднимает цену крупногабаритных запчастей едва ли не вдвое. Затраты удается минимизировать лишь благодаря надежности этих машин и унификации многих расходников и деталей подвески, например, с европейской «Максимой».

Но разве «Скайлайн» покупают для экономии? А впрочем, да. Многие ли серийные авто способны «крутить жука» на асфальте без поломки АКП или дифференциала? Много ли найдется ШРУСов и коробок передач, без проблем выдерживающих удвоенные по сравнению со штатными нагрузки? В запасе прочности заводских деталей и скрыт резерв. Колдуйте с мотором на здоровье – перебирать весь автомобиль из-за каких-то лишних 150 сил не придется. Любители дрегрейсинга и дрифтинга, вот вам оружие победы! □

Владельцы «ниссанов-скайлайн» – члены «Клуба любителей спортивных автомобилей Nissan» регулярно собираются в Москве на Воробьевых горах.



Благодарим компанию «АЛТЮНИНГ» и NISMO CLUB за помощь в подготовке материала.

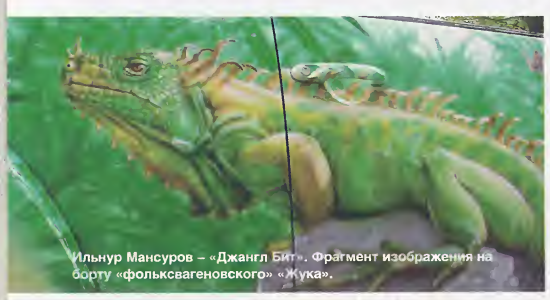
ЖИВОПИСЬ НА СТАЛЬНЫХ БОРТАХ

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ И АВТОР

Традиционный тюнинг не делает автомобиль владельца уникальным. По существу, любые усовершенствования механики и навесные детали, меняющие внешний облик, ограничены существующими предложениями на рынке. Но есть способ сделать автомобиль действительно неповторимым.

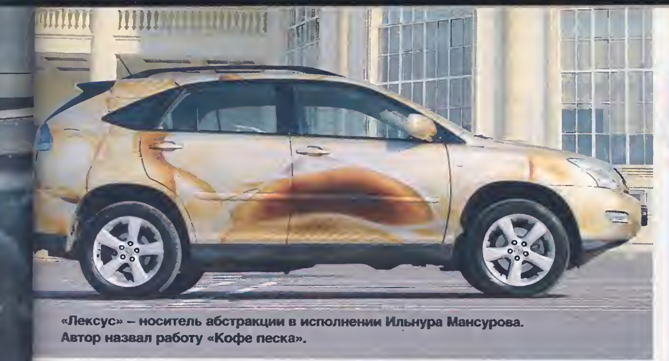
Индивидуальность человека способен, как мы знаем, лучше всего передать художник. А вашего автомобиля? Художник-аэрограф. Изображения на кузове, понятное дело, не влияют на динамические качества и управляемость, но, согласитесь, лучшего способа заявить о себе не придумаешь. К тому же нанести рисунок можно и на машину, уже подвергнутую традиционному тюнингу.

Коли речь пойдет об искусстве, забудем об аляповатых наклейках и гаражных технологиях нанесения тех или иных изображений. Все представленные на фото картины по металлу – плоды трудов авторов из Российского Союза художников аэрографии, и мы не случайно здесь называем их. Не стоит, однако, забывать, что эти автомобили с эксклюзивным оформлением остаются участниками дорожного движения. В отличие от автомобилей с механическими переделками, здесь для владельцев гораздо меньше проблем. Искать одобрение изготовителя, сертификат или доказывать законность переделок иным способом им не придется. Достаточно соблюсти и придерживаться двух основных принципов. Во-первых, художества на бортах вашего автомобиля не должны повто-



Ильнур Мансуров – «Джангл Бит». Фрагмент изображения на борту «фольксвагеновского» «Жука».

«Мини-Купер» оформлен по мотивам фильма «Послезавтра» Юрием Колтыгиным.



«Лексус» – носитель абстракции в исполнении Ильнура Мансурова. Автор назвал работу «Кофе песка».

На просторных бортах вседорожника «Акура» пейзаж работы Сергея Малахова. На фото слева вверху – работа Владимира Веремьева.

рять графические изображения спецавтотранспорта (пожарного, ГАИ, скорой помощи и т. д.), а во-вторых, цветовая гамма рисунка не должна забивать базовый цвет автомобиля. В противном случае придется менять техпаспорт, чтобы зафиксировать в нем новый цвет. Также требует согласования с ГАИ изображение, несущее рекламную информацию.

Сколько стоит превратить автомобиль в шедевр изобразительного искусства? К сожалению, эксклюзив дорог. В основном это по карману владельцам недешевых иномарок, хотя бывают и исключения. В зависимости от площади, сложности работы и прочих факторов цена колеблется в пределах от 3 до 10 тыс. долларов за автомобиль. Или еще один ориентир: 700–1000 у. е. за кузовную деталь.

Почему так дорого? Да потому, что, нанося изображения на металл, пластиковые молдинги и бамперы, применяют технологии, близкие к заводским способам окраски. В списке используемых материалов знакомые большинству автомобилистов мировые брэнды: Standox, Du Pont, Sikkens, 3M, Spies Hecker и прочие. Разве может технически сложное изображение, качественное и стойкое, оцениваться как простые малярные работы? То есть, как ремонтная окраска одним цветом? Поэтому предложение о рисунке ценой 200 долл. за деталь не имеет никакого отношения не только к искусству, но и к достойному лакокрасочному покрытию.

Заметьте, пока мы коснулись лишь технической части ценообразования. Но ведь есть еще и творческая: выбор темы, ее обсуждение с клиентом и, главное, воплощение. Как правило, сначала автомобиль фотографируют, потом на основе снимка делают компьютерный эскиз будущего шедевра. Лишь после того, как заказчик внесет изменения в макет и утвердит его, приступают к работе с живым автомобилем. Дело это тонкое и кропотливое, поэтому требует немалого срока – нескольких недель минимум.

А теперь немного о содержании. Разумеется, художник выполнит пожелание клиента. Заказчики очень разные, но в основе их желания – получить нечто необычное. Драконы, тигры, лошади набили оскомину еще со времен бума наклеек. Нестандартные сюжеты и темы? Нисколько не умаляя ваших художественных наклонностей, все же посоветуем не считать собственные идеи догмами – опыт Мастера поможет направить вас в русло истинной эксклюзивности. □

«ДЕСЯТКА» ВЫБИРАЕТ АНДРЕЯ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: **АЛЕКСАНДР БАТЫРУ**

По давно сложившейся традиции «За рулем» не жалеет ни сил, ни средств, чтобы держать руку на пульсе читательских интересов. Так ли активны наши журналисты, фотографы и художники, как того требует время? О том ли пишем, то ли снимаем? Чтобы знать ответы на эти непростые вопросы, мы стараемся как можно чаще общаться с читателями. И во время наших постоянных «первых сред», и на разного рода встречах, и пресс-конференциях, и, конечно же, с помощью журнальных опросов.

Раз в году с помощью ваших анкет мы называем победителя конкурса «Доверие потребителя», которому вручаем почетный Гран-при журнала в этой номинации.

С учетом всего сказанного естественно наше желание отблагодарить и вас – за активность, сотрудничество с журналом и доверие к нему. Делаем это не впервые – и разыгрываем среди всех приславших анкеты автомобиль.

Число участников розыгрыша в этом году оказалось рекордным – больше 10 тысяч человек! Наш компьютер потрудился и выдал имя победителя. Им оказался Андрей Балошин из Твери!

…Сохраняя все в тайне, мы позвонили и назначили встречу около редакции в субботу в 10 утра – дескать, финалистов конкурса приглашаем на автосалон.

Андрей обещал быть к сроку, но, видимо, что-то почувствовал: не просто так его, наверно, приглашают. Во всяком случае, охрана редакции зафиксировала необычного посетителя, который фланировал у здания, начиная с 8 часов утра. Напомним, это была суббота, а электричка от Твери до столицы идет около трех часов…

Решили не мучить победителя и сразу раскрыли, зачем он нам понадобился. Пока в автосалоне оформляли новенькую серебристую «сто третью», Андрей рассказал о себе.

– Родился в Твери, и вообще в роду у меня все – тверские. После школы работал на заводе – там получил направление в институт. Окончил тверской политех по одной из самых популярных когда-то в СССР специальности – инженер-механик. Инженерам тогда, в начале 90-х, платили совсем мало, а уже была семья (типичная для того времени: муж-инженер, жена-врач!), и я устроился рабочим на Тверской вагоностроительный завод – между прочим, самое большое предприятие в области. Потом стал там же технологом, инженером по электрооборудованию, начальником бюро снабжения. Завод потихоньку оживать начал! Конечно, до советских времен, когда в месяц выпускали по 100–110 пассажирских вагонов, еще далеко. Сегодня делаем примерно сорок пять, но зато только купейных, причем все – с кондиционерами!

Сам Андрей работает в корпусе малых серий, где собирают спецпродукцию для разных министерств и ведомств – Минфина, Минатома, Минобороны, Минюста... Под большим секретом, но с гордостью рассказал, что они делали даже спецвагон для Президента России!

– По работе мне часто приходится ездить по стране, и всегда в дорогу беру с собой любимый журнал, – говорит инженер Балошин. – И читать его интересно, и столько полезной информации получаешь! Почти всегда участвую в опросах «За рулем» – ведь я автолюбитель с почти 15-летним стажем. Правда, похвастать «серьезной» машиной пока не могу – в гараже стоит обычная «Ока». Купил еще шесть лет назад, обслуживаю и ремонтирую сам. На повестке дня в семье был жилищный вопрос (в этом году мы его наконец-то решили!), и поэтому в ближайшие года два менять автомобиль не планировал. А тут такой неожиданный подарок от «За рулем»!

Не скроем, и нам очень приятно вручать подарок достойному человеку! Впрочем, других вариантов пока не было…

Наша «Игра по-крупному» продолжается! В ближайшее время всех подписчиков и читателей ждут новые сюрпризы и подарки.

Играйте с нами и выигрывайте!

P.S. На Московском автосалоне победитель все же побывал и больше всего времени провел на стенде АвтоВАЗа. Объяснил это просто: «У нас в семье всегда были только вазовские машины – первую «копейку» отец купил еще в 1971 году! Теперь у меня своя «десятка»… Если честно, о другом автомобиле я и не мечтал!»

РЕДКОЕ ПИСЬМО ПОРОЖДАЕТ ТАКОЙ ШКВАЛ НЕГАТИВНЫХ ОТЗЫВОВ, КАК ПОЛУЧЕННОЕ НАМИ ОТ А.КРАВЧЕНКО (ЗР, 2004, № 6). ОДНАКО СЕГОДНЯ АЛЕКСАНДР ВНОВЬ «В ЭФИРЕ» – УЖЕ С НОВОЙ ТЕМОЙ. ВПРОЧЕМ, В ПИСЬМАХ ЕМУ ПО-ПРЕЖНЕМУ ДОСТАЕТСЯ... А ЕЩЕ В ОКТЯБРЬСКОМ ПОЧТАМТЕ МОЖНО УЗНАТЬ ПРО СВЯЗЬ АВТОПРОМА С КИЛЬКАМИ, А ТАКЖЕ О ВЛИЯНИИ ЖЕНИТЬБЫ НА МИКРОКЛИМАТ В САЛОНЕ...

Это – наша автомобильная достопримечательность. Автомобиль собрал своими руками мой сосед – если не ошибаюсь, в прошлой жизни это был КрАЗ. Пожалуйста, опубликуйте – на радость соседу и на зависть остальным. И еще – помните фильм «Дальнобойщики», серию «Лебедянь»? Могли бы, между прочим, снимать прямо у нас, а не в Подмосковье – получилось бы лучше.

СТАНИСЛАВ, ЛЕБЕДЯНЬ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛ.

Прочитал в ЗР, 2004, № 6 статью Александра Кравченко и был сильно возмущен – иномарки у него, видите ли, ненадежны! Ну если все ямы специально собирать, то и «Хаммер» накроется... Иномарки требуют хорошего обслуживания, а не дядю Васю, который только и умеет, что водку жрать. А этот Александр пишет о чудной проходимости «Запорожца»... Скажу так: себя на таких машинах можете губить сколько угодно – где-нибудь в лесу! – а нас не надо. А «Оду» я вообще за машину не признаю – сборка хреновая, машина уродливая и небезопасная!

Еще хочу высказаться о новой идее правительства сделать платной трассу М8. Это где же будет альтернативный путь? По полям, что ли? Там же близко нет дороги схожего направления! И еще – видел тут по «телеку», как высшие гаишные чины пытаются сымитировать напряженную работу и делают вид, что их интересует безопасность на дорогах. Так вот, чем что-то куда-то предлагать, пусть сами хоть один день все это пособлюдают, а потом и посмотрят, что получится. Надо, чтобы наказание всегда было НЕОТВРАТИМЫМ – вот тогда на дорогах воцарятся закон и порядок.

ПАВЕЛ, ВОЛОГДА

ПАРТНЕР

АЛЕКСАНДР ЕВСЮКОВ

Обладая солидным опытом эксплуатации отечественных автомобилей (кстати, большой вопрос – кто кого эксплуатирует?), решил все-таки поездить на иномарке. У нас в Сибири понятия «иномарка» и «праворульный японец» давно уже стали тождественными, так что позвольте сразу перейти к делу. Итак – «Хонда-Партнер» (Honda Partner) 1998 года выпуска...

Машина только для внутреннего рынка Японии, но не следует думать, что это какая-то экзотика – просто популярный «Сивик» с кузовом универсал, в коммерческой версии. Одноклассников его среди «наших» нет – разве что ВАЗ-2111, да и то с натяжкой: «Хонда» заметно крупнее. Комплектация – простая, без опций и электроприводов: у нас такие называют «деревянными» – приемник с одним СВ-диапазоном и часами. Зато в активе – четырехступенчатый «автомат», модные «хрустальные» фары, регулируемая колонка, кнопочное управление заслонками вентиляции и рециркуляции, ABS, подушка безопасности для водителя, подкрылки в нишах передних порогов, штатные противотуманки, великолепный двигатель, свежий салон и, самое главное, год выпуска! А такие вещи, как кондиционер и ГУР, для «японцев» – стандарт.

Двигатели «Хонда» по праву считаются одними из лучших. При скромном объеме 1600 см^3 он выдает 105 л. с. – для машины со снаряженной массой чуть больше тонны это более чем достаточно. Один распредвал, 16 клапанов, привод их посредством коромысел – как на «412-м». Каталитический нейтрализатор пристыкован вплотную к выпускному коллектору, а не висит под днищем – большой плюс для наших условий. С газом нужно поаккуратнее – с непривычки легко провернуть колеса даже на сухом покрытии. Тяги достаточно на любых оборотах, расход топлива – около 8 литров в городе зимой, 7 – по трассе, 6 – летом. Масло доливать не нужно.

Есть подозрение, что коробка-«автомат» уже последнего поколения, то есть «думающая». Такое впечатление, что она подстраивается под стиль езды... А в целом работа двигателя и коробки производит двойственное

Очень приятно видеть на улицах нашего Выборга автомобили со стикерами «За рулем». Так и хочется сказать, что мы – ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ! Жаль только, что у меня такого нет – подарил в свое время знакомым. Кстати, у нас в городе есть Красная площадь, на которой можно было бы провести очередной этап «Игры по-крупному» – поверьте, это был бы настоящий праздник! А на фото я и моя мама. Удачи вам!

КОПЫЛОВ АРТЕМ, ВЫБОРГ

впечатление. Смотришь на машину – вроде семейно-хозяйственная, едешь – спортивно-молодежная… Багажник – безразмерный, под полом – не «докатка», а нормальное колесо. Причем в Японии им явно не пользовались – и шина, и диск выглядят как с витрины.

Теперь о том, как прошли наши 100 000 км пробега. Прежде всего убеждаешься в том, что разговоры о японских стандартах качества, как высших в мире, полностью обоснованны. Заменил рулевые тяги – разболтались шарниры со стороны рейки (это распространенная, но чуть ли не единственная болезнь «Хонды»). Корейские новые тяги в новосибирском магазине – 400 руб. за штуку. Перегорели две лампочки – поставил наши, по 4 руб. Все остальное – регламент: замена масла, фильтров, балансировка колес и т. п. Еще поменял комплект колодок (поставил неоригинальные сингапурские), а также комплект свечей (скорее, для профилактики) и ремень ГРМ – совсем недавно. А штатный однодиапазонный приемник заменил на недорогую корейскую магнитолу.

В Интернете разыскал сайт о «Хонде» – скачал оттуда гору параметров: регулировочные зазоры, моменты затяжки и пр. С запчастями у нас тоже вопросов нет – почти все уже лежит на прилавке, доставка же самых редких занимает неделю. А цены – на уровне «жигулевских».

Сибиряк, поездивший на «японце», уже никогда по своей воле не пересядет на отечественное авто. Впрочем, и на «европейца» вряд ли. «Правильный» руль на иномарке в наших условиях – удел людей обеспеченных, а вот «праворукие японцы» стали за последние три-четыре года в Сибири поистине народными. Правый руль вызывает дебаты разве что в Москве да в европейской части страны – в Сибири это давно стало нормой. Главное – не расположение руля, а известная «прокладка» между рулем и сиденьем – если она неважная, то никакой руль не поможет.

Наши автопроизводители постепенно подгоняют цены на свои «неликвиды» к мировому уровню и при этом не хотят видеть в конкурентах иномарки. Люди же стоят в очереди на приобретение «иностранок». А представьте себе, что препоны на их ввоз сняты – продукцию наших автозаводов будут выдавать в нагрузку к «Тойоте», как в советские времена килограмм кильки к бутылке водки. С уважением,

ВАЛЕРИЙ, ТАТАРСТАН

Будучи неоднократно в Великобритании, каждый раз удивлялся их занятной организации движения посредством круговых развязок. Как альтернатива перекресткам в небольших городах это довольно эффективное решение. В то же время когда речь идет о многополосных кругах в больших городах, то это часто выглядит как участок трассы гонок на выживание. Скорости, кстати, тоже соответствующие – англичане, в общем-то, любят «прохватить» с боковым ускорением в 9g…

«За рулем» я читаю почти 10 лет – с тех пор, как уехал в Израиль. Это было моим первым руководством по обслуживанию автомобиля – поначалу у меня был «Фольксваген-Жук» 1973 года… Четыре года был с ним счастлив, но затем женился – немедленно насущной проблемой «номер один» стал кондиционер… С болью в сердце продал «Жука», но «Фольксвагену» не изменил – купил «Гольф». Вам же хочу сказать, что вы делаете великое дело – особенно отмечаю ваше отменное чувство юмора. Убежден, это – ключ к решению большинства наших проблем: улыбнись, расслабься – и все «устаканится»… Best wishes,

VLAD VERESHCHAGIN, ISRAEL

Снова у вас отнимает время Александр Кравченко из Лисок Воронежской области. Во-первых, спасибо за публикацию моего письма в № 6. Журнал прочитали практически все сотрудники нашей конторы, даже далекие от автомобиля. Во-вторых, не могу удержаться, чтобы не высказаться по поводу последних статей о безопасности дорожного движения.

Слов нет – статистика ДТП страшная и, наверняка, далеко не полная. Думаю, что количество ДТП, совершенных работниками милиции, существенно выше, так как большинство из них не оформляются и тщательно скрываются. Но дело не в них, а в том, что вместо наведения порядка на дорогах повсюду наблюдается только имитация. Статистику ДТП невозможно улучшить включением фар днем или только одним ужесточением наказаний. За пьянство за рулем, за «двойной» обгон, за «слалом» на осевой линии, за серьезное превышение скорости наказание должно быть максимально жестким, так как эти нарушения не могут быть оправданы. А вот наказывать за превышение скорости в зоне действия забытого дорожниками знака или писать, что водитель, влетевший в незакрытый колодец, «не справился с управлением» – это маразм.

Даже «Правозащита ЗР» добивается в лучшем случае отмены абсурдных решений, но отнюдь не наказания виновных и компенсаций пострадавшим от произвола – а на местах дела еще хуже. Поэтому если уж лоббировать БД, то весь комплекс вопросов, а не только езду днем с «огнем»!

И, наконец, еще одно. Недавно мне пришлось видеть последствия аварии, причина которой ни разу не упоминалась ни в одной публикации, хотя широко распространена. Погиб молодой парень, только что окончивший институт, – молодая жена стала вдовой, а годовалая дочь осталась без отца. И все из-за того, что он, меняя кассету в магнитоле, не «увидел» пропускавший его МАЗ, который собирался повернуть налево. Я ни за что не поверю, что водитель может адекватно реагировать на обстановку, если его авто превращен в киноконцертный зал. Тем не менее, мода давит на мозги и ей плевать на чьи-то жизни, главное – продать побольше аппаратуры. И если в цивилизованных странах запрещено даже курить за рулем, то у нас все можно!

Я не призываю журнал закрывать собой эту «амбразуру», но что-то делать надо. Может, провести тесты и оценить влияние разной аппаратуры (в том числе мобильников, навигаторов и т. д.) на реакции водителя и его способность к управлению? Для нормального человека рекомендации будет достаточно, а для остальных необходимо вырабатывать систему санкций. Возьметесь? С уважением,

АЛЕКСАНДР КРАВЧЕНКО,
ЛИСКИ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛ.

С ОКТЯБРЬСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ «ЗАРУЛЕВСКОГО ПОЧТАМТА»
РАБОТАЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

***P.S.** По-прежнему просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны. Всем, кто хочет сотрудничать с нами в подготовке материалов, напоминаем о наличии электронной почты: kolodochkin@zr.ru.*

Ради рекламы «Ауди-RSQ» 2025 модельного года уже катается на киноэкранах в фильме «Я, робот».

ДВИГАТЕЛЬ... ТОРГОВЛИ!

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Реклама – статья в защиту свою,.. настоянье на праве своем.

В.И.Даль

Составитель самого лучшего нашего словаря никогда не видел автомобилей – однако же найденное им полтора века назад определение рекламы звучит на удивление понятно. Дескать, хочешь отстаивать свои права – займись саморекламой! Кстати, получается, что привычная фраза «На правах рекламы» – это как «масло масляное»...

Редкое письмо в редакцию обходится без упреков в адрес рекламы – «Надоело!». Да, все понимают, что реклама – двигатель торговли: сотня двигает, один торгует... Но увы – всем осточертели бесконечные рекламные вставки где угодно и когда угодно – от телепередач до любимого журнала! Интересно, а была ли когда-нибудь такая пора, когда автомобиль уже был, а рекламы еще не было?

Советский период не в счет: рекламировать в 70-е годы «Жигули» или «Волгу» – это даже не смешно... Впрочем, в недоступных для большинства «Березках» той поры все-таки висели забавные плакатики, призывающие всех желающих приобрести, скажем, ГАЗ-24 за 1850 руб... в сертификатах от Внешпосылторга! Читай – за валюту... А в «мировом масштабе» эпоха, не запятнанная автомобильной рекламой, длилась недолго – лет пять, не больше. Потому что уже в 1889 году в газетах Мангейма появился рекламный плакат трехколесного самобеглого чуда «Патент-моторвагена «Бенц». На выражение лиц двух господ в котелках, сидящих «на облучке» этого самого «моторвагена», креативно мыслящие маркетологи тогда еще не обращали внимания – зачем? Смысл в другом – ЭТО ЕДЕТ И ВЕЗЕТ! К тому же запатентовано «в Германии и во всех других странах мира». Наверное, это и был первый опыт рекламного преувеличения – насчет всех других стран...

Но это было совсем давно. Конкуренты господина Бенца ощутили ущемление своих прав и перешли в атаку на его клиентов. Понятно, что атака была рекламной: вести бизнес без нее – все равно что подмигивать

В 1889 году надо было убеждать потенциальных клиентов, что ЭТО ездит и возит.

Прочность: А – Ячейка безопасности «Смарта» побеждает, по замыслу творцов рекламы, даже поезд – будь внимателен, машинист! Б – Дверям «Поло» не страшны столбы дорожных знаков.

Верхняя строка агитирует за отечественный «Опель».

Можно привлечь взоры чем-то из ряда вон. Например, сделать макет изо льда (А), сыра (Б) или покрыть машину… живой травой (В).

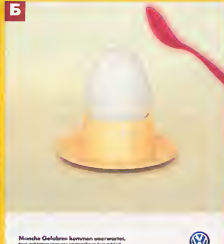
девушкам в темноте. Поэтому с угрюмыми физиономиями за рулем новеньких автомобилей покончили раз и навсегда: отныне любую автоновинку оттеняли благородные и оптимистично настроенные дамы и господа высшего света – авто было уделом избранных. Однако экономический кризис начала 30-х быстро расставил новые акценты: главным стали не количество цилиндров, мощь или быстрота, а дешевизна. Например, в 1934 году главный слоган рекламы ДКВ «Фронт» гласил: «от 1750 рейхсмарок!». Не был забыт и патриотизм: «Немец покупает немецкие машины» – это об «Опеле». Дальше, правда, все как сегодня – про современнейшую конструкцию, великолепный разгон и т. п.

В послевоенные годы умами рекламодателей с особой силой овладела идея доступного транспортного средства для миллионов. На дорогах Европы появились несчетные трехколесные букашки с мотоциклетными моторами – реклама одной из них, «Мессершмитта KR 200», вещала про «пересадку с двух на три колеса за 24 месяца рассрочки». Кстати, в 1949 году немцы считали верхним пределом «обжорства» автомобилей 5,7 л на 100 км.

Подходы к рекламе автомобилей во все времена под-

Основной инстинкт: А – От «Мини» даже девушка не оттащит. Б – Да и зачем, если в машине можно заняться… чем угодно.

Самолетом, поездом, трейлером едут рекламные плакаты завоевывать кошельки покупателей.



Яйцо символизирует совершенство формы (А) и необходимость эйрбэгов (Б) для защиты от неожиданных опасностей.

Девушки рекламировали не только машины, но и шины.

«Панда» спустилась с небес в клетке...

Популярность: «Наиболее угоняемая модель в США». М-да...

страивались под «дух времени». Если в 1963 году «Фольксваген-Жук» напирал на фантастическую надежность: «И едет, и едет, и едет...», то в начале 70-х на капоты и в машины уселись симпатичные фотомодели с минимумом одежды на супертелах. А к 80-м пришла пора знаменитого слогана «Ауди»: «Прорыв благодаря технике». Кстати, на одной из листовок полноприводный «Ауди-100 Кваттро» лихо въезжал вверх по заснеженному трамплину Кайпалла в Финляндии. Многие тогда гадали: это он сам или имеет место ловкий трюк с лебедкой и тросом? Создатели машины гордо объясняли, что трос, дескать, исключительно для страховки – его не натягивали...

Циники ехидно утверждают, что с рекламой можно дурачить всех неограниченное время – если реклама ведется правильно, а расходы на нее достаточно велики. По этой причине тому же «Ауди» не раз доставалось от дотошных журналистов, желавших проверить правдивость той или иной рекламной кампании – а не дурачат ли нас? Например, журнал «Аутобильд» недавно проверял, может ли на самом деле новый «Ауди-Кваттро» тащить на буксире огромный карьерный «Катерпиллер», как в рекламном ролике? Оказалось – может. Правда, не так быстро и только по ровной дороге...

Сегодня рекламный Бизнес надо и впрямь писать с большой буквы: автопроизводители выложили в 2003 году на «агитацию» 1,3 миллиарда евро! Это означает, между прочим, что при покупке нового автомобиля в среднем 2,2% платят именно за то, что рекламщики уговаривали его купить! А если посмотреть по маркам, то больше всего на рекламу выделил народный «Фольксваген» (136,43 миллиона) – за ним идет «Рено». А вот «Опель» и «Форд» решили сэкономить... Комментировать не будем, однако говорят, что сворачивать рекламу для экономии денег – это все равно что остановить часы в надежде сэкономить время... □

НЕРАВНЫЙ БОЙ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

ИЖ-14 на испытаниях, начало 1970-х.

В узком тесноватом музейном зале, где борт к борту прижались ижевские машины разных лет, первым у самой двери стоит высокий, немного угловатый автомобиль. Впрочем, тридцать лет назад он выглядел вполне современно, хотя и был довольно необычным. Карьера ИЖ-14 только начиналась, и на пути к конвейеру его, конечно, «облагородили» бы. Но за место под солнцем ижевскому вседорожнику предстояло бороться не только с «Нивой», но и с... танком. Это сражение он, разумеется, проиграл...

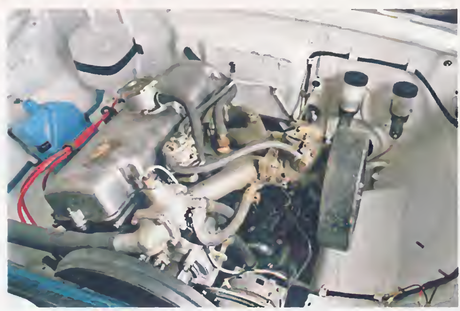
Ижевский автомобильный завод считают детищем Д. Ф. Устинова – секретаря ЦК КПСС, кандидата в члены Политбюро, позднее – министра обороны СССР. Он не очень одобрял строительство гиганта в Тольятти – считал, что увеличивать производство легковых автомобилей нужно более экономно. Одновременно с ВАЗом по инициативе Устинова решили строить завод в Ижевске, где под боком у огромного оборонного предприятия должны были делать аналоги моделей АЗЛК.

Решение о создании Ижевского автомобильного приняли 25 июня 1965-го, а уже в августе было создано конструкторское бюро (так называемое ГКБ-88) во главе с Николаем Ивановичем Слесаренко и его заместителем Владимиром Арамаисовичем Абрамяном. Они решили сделать ставку на молодых специалистов, большинство которых и приехало на новый завод в надежде получить интересную работу в перспективных проектах. Уже в конце 1960-х в Ижевске начали проектировать фургон на узлах «Москвича-412», а главное, взяли курс на передне- и полноприводный автомобили. Последний для страны бездорожья был особенно актуален, ведь УАЗы частникам фактически не продавали, а Луцкий завод только начинал осваивать вседорожники на базе «Запорожца».

Через несколько лет, в 1970-м, после приезда председателя Совета Министров СССР Косыгина в Тольятти, на ВАЗе принялись за будущую «Ниву». В это время в Ижевске был почти готов первый полноприводный образец.

В работе над ИЖ-5 удмуртским конструкторам помогали специалисты НАМИ. Главной особенностью машины стали несущий кузов – новое, смелое решение для автомобиля такого класса, а также оригинальная раздаточная коробка, созданием которой занималась группа во главе с Александром Семеновичем Кондрашкиным. Незадолго до поступления

Единственный прототип ИЖ-5 построили в 1970-м.



Под капотом вседорожника – модернизированный мотор «Москвича-412».

Сохранившийся ИЖ-14 занял место в заводском музее.

на ИЖ он защитил диплом по автоматической трансмиссии для «Москвича-412».

Конструкторы отказались от промежуточного вала между коробками передач и раздаточной, уменьшив шум и вибрации трансмиссии. Кроме того, передним мостом и «раздаткой» управляли с помощью одного рычага. Передняя независимая подвеска представляла собой усиленную «москвичовскую», а задняя – торсионная отличалась компактностью.

На ИЖ-5 стоял уфимский 412-й двигатель. Но, увеличивая дорожный просвет, разработчики столкнулись с тем, что мотор попросту не умещался по высоте под капотом. Пришлось изменить впускной коллектор и установить горизонтальный карбюратор «Солекс».

Конечно, угловатый кузов никак нельзя было отнести к шедеврам дизайна, но единственный прототип ИЖ-5 был не более чем ездящим концептом. К тому же создатели его вынуждены были ориентироваться на возможности завода и проектировали кузовные панели так, чтобы в производстве обойтись без мощных прессов и глубокой вытяжки металла.

Первым за руль ИЖ-5 сел Кондрашкин, работавший одно время обкатчиком на МЗМА. Испытания ограничили несколькими кругами вокруг завода, больше – не имело смысла: и так было понятно, что удалось, а что – нет. Предстояла работа над следующим автомобилем.

Это был ИЖ-14 с более симпатичным кузовом работы Владимира Савельева. Новая раздаточная коробка позволяла одним рычагом отдельно включать передний мост, задний либо оба вместе с понижающей передачей. Передняя подвеска по-прежнему базировалась на «москвичовской», хотя в чертежах существовал и вариант типа «Мак-Ферсон». Первые образцы были, как и «пятерка», с торсионной задней подвеской, но конструкторы, помня об унификации с «Москвичом-412», все же остановились на рессорах.

Прототип ИЖ-14 был готов летом 1972-го, как раз к приезду на завод Устинова. Некий генерал из свиты секретаря ЦК под взволнованными взглядами конструкторов во главе с Абрамяном (он тогда уже был главным) сел за руль еще не обкатанного вседорожника и «прохватил» по территории завода. Автомобиль генералу понравился. Но о том, что будет с проектом дальше, начальство умолчало.

Ижевские конструкторы немного обгоняли тольяттинских коллег. В мае 1972-го существовал лишь макет будущей «Нивы» в масштабе 1:5. Правда, в апреле уже закончили испытания двух открытых ВАЗ-Э2121 «крокодилов», как их называли на заводе, накопив немалый опыт для продолжения работы.

ИЖ-14 еще предстояло доводить и доводить, готовить производство – и в этом была главная загвоздка. Ижевский завод не подчинялся минавтопрому, а принадлежал «оборонке», для которой легковые автомобили были делом второстепенным. Рассказывают, что на одном из совещаний министр прямо сказал, что его главная задача ставить на производство новый танк, а вовсе не легковую машину. К тому же степень ее унификации с «Москвичом-412» была не очень высокой. А директор ВАЗа Поляков убедил правительство, что у Волжского завода немалые возможности для доводки и постановки на конвейер ВАЗ-2121. Поляков, безусловно, был прав.

С 16 февраля по 16 октября 1974 года на полигоне под Дмитровом проходили испытания ВАЗ-2121 и ИЖ-14. На разных этапах для сравнения привлекали УАЗ-469, ЛуАЗ-969, «Ленд-Ровер» и «Рейндж-Ровер». Конечно, ИЖ во многом проигрывал «Ниве». Она показала максимальную скорость 130 км/ч, а ижевский вседорожник – 120 км/ч (в техзадании вообще было записано 115 км/ч), до 100 км/ч «Ниву» разогнали за 22,1 с, а «14-й» – за 30,5 с. Похуже была и управляемость. В то же время ИЖ, как и ВАЗ, по многим показателям заметно опережал УАЗ, отличался неплохой эргономикой, проходимостью.

Впрочем, в 1974-м все уже понимали: независимо от результатов испытаний судьба ИЖ-14 решена – в производство он не пойдет. Денег заводу не давали, двум вседорожникам-одноклассникам в одной плановой экономике ужиться было нельзя. К этому времени правительство строго разграничило типаж автомобилей по заводам. Ижевскому было предписано по-прежнему выпускать «москвичи». Даже «ИЖ-Комби» и «каблучок» ИЖ-2715 с трудом удалось поставить на конвейер. Конечно, и работу над переднеприводным ИЖ-13 в середине 1970-х тоже забросили.

Немногое из накопленного конструкторами вседорожника пригодилось в следующие десятилетия. Разве что раздаточная коробка нынешних полноприводных «од» – дальняя родственница агрегата, на который еще в начале 1970-х получили авторское свидетельство.

Сегодня бессмысленно всерьез оценивать ИЖ-14, сравнивая его с серийными моделями, например, с той же «Нивой». Машина из заводского музея нынче выглядит немного неуклюжей, «недоделанной». Но ведь это всего лишь опытный образец, причем родившийся более 30 лет назад. И не будем считать его проигравшим бой, тем более, что он был неравным. □

Редакция благодарит Александра Семеновича Кондрашкина за помощь в подготовке материала.

ГРАЖДАНИН МИРА

АНАТОЛИЙ СУХОВ

Создавая «Мондео», конструкторы «Форда» поставили перед собой задачу объединить лучшие черты бестселлеров конца 80-х – начала 90-х годов: «Хонды-Аккорд», «Пежо-405», «Ниссана-Примера». За семь лет эскизы и прототипы претерпели немало изменений, в Европе и в США строили ходовые макеты, в Великобритании разрабатывали двигатели, а в Италии колдовали над дизайном модели. В самом названии автомобиля – намек если не на мировое господство, то, по крайней мере, на мировое гражданство. Но собирательный образ получился не очень выразительным, что, впрочем, не помешало «Мондео» в 1994 году получить титул «Автомобиль года». Через несколько лет модель перенесла пластическую операцию, которая, безусловно, пошла ей на пользу. Внутренности же удались лучше: если не считать «первые блины» – машины 1993–1994 годов, серьезных проблем ни с первым, ни со вторым поколением «Мондео» не было. Подержанные, они стоят в Москве от 4 до 11 тысяч долларов. На рынке в основном представлены европейские модели – они же с 1996 года официально продавались в России. У «американцев» другие фары и бамперы, более мощные двигатели и усиленная подвеска. Кроме проблем с запчастями (главным образом кузовными), противопоказаний к покупке этих машин нет.

«Мондео» в базовой комплектации – на рынке редкость, но и их оснащение не назовешь бедным: с начала выпуска все авто имели две регулировки рулевой колонки, подушку безопасности водителя, фильтр системы вентиляции. В комплектации CLX появляется вторая подушка, центральный замок, сигнализация. Уровень GLX уже предусматривает полный электропакет, включая регулировку водительского сиденья, дистанционное управление центральным замком, велюровую обивку сидений. А топовая Ghia добавляет к электрическим «наворотам»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

■ **1993 год.** Начат выпуск Ford Mondeo (седан, хэтчбек и универсал). Двигатели Zetec – бензиновые, четырехцилиндровые, 16-клапанные: 1,6 л, 65 кВт/88 л. с. и 66 кВт/90 л. с.; 1,8 л, 85 кВт/116 л. с.; 2,0 л, 96 кВт/131 л. с. Вихрекамерный турбодизель: 1,8 л, 65 кВт/88 л. с. Коробки передач – M5 или A4, привод – передний или полный (с двиг. 2,0 л).

■ **1994 год.** На базе Mondeo для рынка США начат выпуск седанов Ford Contour и Mercury Mystique с двигателями Zetec 2,0 л, 93 кВт/127 л. с. и Duratec (V6) 2,5 л, 127 кВт/173 л. с. Появился Duratec и для европейского Mondeo: 2,5 л, 125 кВт/170 л. с.

■ **1996 год.** Рестайлинг европейской модели: изменены все наружные панели, кроме крыши и дверных проемов, оптика, решетка радиатора, панель приборов. Расширен список стандартного и дополнительного оборудования (защитные балки в дверях, боковые подушки безопасности, трехточечные ремни и подголовники на задних сиденьях). Мощность двигателя Zetec 1,6 л увеличена до 70 кВт/95 л. с.

■ **1997 год.** Рестайлинг американских моделей: внешность Ford Contour повторяет европейский Mondeo. приблизился к нему и Mercury Mystique.

■ **1999 год.** «Заряженная» версия Mondeo ST200 с двигателем High-Duratec 2,5 л, 151 кВт/205 л. с. Аналогичный двигатель мощностью 149 кВт/203 л. с. устанавливали на часть автомобилей Ford Contour.

■ **2001 год.** Mondeo нового поколения.

(обогрев ветрового стекла, бортовой компьютер и т. п.) обтянутые кожей руль и сиденья и отделанную деревом приборную панель. Конечно, в каждой комплектации были варианты – например, более мощный двигатель подразумевал и более дорогую комплектацию (легкосплавные диски, круиз-контроль), и опции на заказ.

ГЛАВНАЯ ЗАПЧАСТЬ

Практически все «Мондео» первого и второго поколений на российском рынке – с бензиновыми двигателями. Дизельные 1,8-турбо – редкость, да и турбокомпрессор там не отличался надежностью, поэтому от их покупки лучше воздержаться.

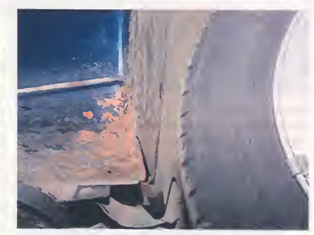
Бензиновые моторы серии Zetec (см. Историю модели) сравнительно просты в обслуживании и ремонте. Ремень ГРМ и его ролики (они продаются в комплекте) меняют каждые 90 тыс. км (позднее «Форд» увеличил интервал до 120 тысяч) или раз в пять лет. На подержанном авто лучше придерживаться нижней границы интервала, ведь при обрыве ремня гнутся клапаны. Одновременно стоит проверить и помпу. Зазоры в ГРМ на части двигателей регулируются шайбами (как на ВАЗ-2108), на части стоят гидрокомпенсаторы. Последние без проблем выдерживают минимум 150 тыс. км. Охлаждающая жидкость требует замены каждые два года.

Наилучший выбор – двухлитровый мотор. Он расходует лишь немногим (на 0,3–0,4 л) больше топлива, чем 1,8 л, но обеспечивает тяжелому (почти две тонны полной массы) автомобилю хорошую динамику и «максималку» за 200 км/ч. От мотора 1,6 л лучше воздержаться – он откровенно слаб для «Мондео». Компромиссный и самый распространенный вариант – 1,8 л.

Шестицилиндровый V-образный Duratec обладает «тракторным» моментом «на низах» и разгоняет автомобиль до первой сотни всего за 8,6 с. Цепной привод ГРМ – тоже весомый плюс: срок службы цепи – не одна сотня тысяч километров. Но есть у этого мотора и жирный минус: оригинальных запчастей (колец, поршней, вкладышей) для него не выпускают, нет даже блока цилиндров в сборе. Двигатель меняется только целиком. Производитель объясняет это высокой точностью изготовления деталей – селективную сборку вне завода воспроизвести не удастся. Из-за плотной компоновки моторного отсека «Дюратек» особенно чувствителен к грязи, поэтому в первую очередь следите за чистотой радиатора. «Дюратек» заметно прожорливее «Зетека», да и

«Мондео» образца 1993 года пришел на смену «Сьерре».

Коррозия может добраться и до трубок радиатора ГУР – камни ей помогают.

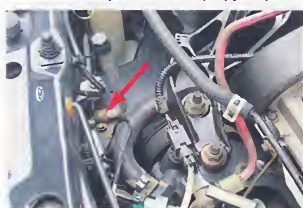

Брызговики на передних крыльях – не прихоть, а необходимость.

Эргономика не безупречна, но к стилю придраться трудно.

Модификацию ST200 выпускали и как универсал. «Максималка» «вагона» – 227 км/ч, а разгон до сотни – 7,8 с. При этом расход топлива в загородном цикле – всего 7,5 л на 100 км. Узнать ST200 легко по характерному обвесу порогов.

Нижняя опора передней подвески приклепана к рычагу. При покупке проверьте состояние задней опоры двигателя (в кружке).

Задняя подвеска с подруливающим эффектом достаточно надежна в российских условиях.



Первые дыры в трубках кондиционера, как правило, появляются под хомутами.

Алюминиевый поддон двигателя нуждается в прочной защите.

Двигатель Zetec 1,8 л – самый распространенный в России.

операции по обслуживанию здесь более трудоемки.

Все моторы – с алюминиевым поддоном картера, так что стальная защита силового агрегата крайне желательна. Оригинальной фирма не выпускает – ищите отечественную. Система питания чувствительна к качеству топлива – от грязи в первую очередь страдает бензонасос. При первых признаках ухудшения подачи топлива (плохой пуск, провалы под нагрузкой) стоит провести ревизию. Сам бак – пластмассовый, грязи не добавляет.

Если после «пойманной» на ходу ямы мотор внезапно заглох, не спешите вызывать эвакуатор: скорее всего, сработала защита от возгорания, отключившая бензонасос. Для восстановления подачи топлива достаточно нажать кнопку разблокировки. Ищите ее слева в ногах у водителя (местоположение несколько раз менялось).

Система выпуска служит около трех лет. При замене не экономьте на керамическом уплотнительном кольце – оно со временем изнашивается.

НЕ ИЩИТЕ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Сцепление встречается в двух вариантах – с тросовым или гидравлическим проводом. В обоих случаях срок его службы – не менее 100 тыс. км. При замене обязательно обратите внимание на сальник коленвала: при малейших потеках масла его лучше заменить.

Механическая коробка передач очень надежна. Масло в ней залито на весь срок службы, но профилактическая замена при пробеге более 200 тыс. км не помешает. В «автомате» жидкость ATF меняем каждые 60 тыс. км (фильтр – только при переборке). Срок службы АКП сильно зависит от условий эксплуатации – так, например, на морозе нельзя выезжать, не прогрев коробку. Неисправности блока управления «автоматом» поможет установить фирменный сканер.

На рестайлинговых «мондео» хомуты ШРУСов порой не обеспечивали герметичности. В 2000 году «Форд» провел сервисную кампанию по их бесплатной замене. С тех пор проблема исчезла. Подшипники передних и задних ступиц служат более 200 тыс. км.

Передние тормозные диски переживают примерно три комплекта колодок. Задние барабаны (на части машин) почти вечные, но накладки могут со временем отслоиться от основания. Поэтому после 90 тыс. км пробега при каждом ТО (раз в 15 тыс. км) стоит контролировать состояние колодок, сняв барабан. К антиблокировочной системе

«Форд-Контур»...

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ*

Запчасть	Стоимость, $
Ремень ГРМ и его ролики (двиг. 1,8 л)	187
Помпа (двиг. 1,8 л)	109
Свеча зажигания	11
Бензонасос	330
Двигатель 2,5 л в сборе	5803
Сцепление (двиг. 1,8 л/двиг. 2,5 л)	317/301
Передние / задние колодки дискового тормоза (комплект)	69/92
Нижний рычаг передней подвески (с опорой)	180
Комплект втулок стабилизатора	26
Комплект стоек стабилизатора передних/задних	198/39
Резистор вентилятора отопителя	54
Крыло переднее (до/после рестайлинга)	166/168
Капот (до/после рестайлинга)	352/352
Бампер передний (до/после рестайлинга)	443/437
Фара (до/после рестайлинга)	238/139

*Европейские модели.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, $
Диагностика электронных систем	77
Диагностика ходовой части и подвески	39
Замена ремня ГРМ и его роликов (двиг. 1,8 л)	231
Замена свечей зажигания (двиг. 1,8 л/двиг. 2,5 л)	17/29
Замена двигателя 2,5 л	439
Замена бензонасоса	80
Замена сцепления	253
Замена блока ABS	123
Замена нижнего рычага передней подвески	49
Замена втулок / стоек стабилизатора передней подвески	105/18
Регулировка углов установки всех колес	123
Замена резистора вентилятора отопителя	18

...и «Меркьюри-Мистик» – американские двойники «Мондео».

претензий нет, но любители мойки двигателя под давлением могут ее лишиться – «мозги» ABS очень чувствительны к влаге. Она может попасть внутрь через разъем, поэтому, если уж решили мыть двигатель, укутайте блок управления полиэтиленом.

Передняя подвеска по ходимости – крепкий середнячок. Нижняя опора приклепана к рычагу, оригинал отдельно не поставляется. Служит она, правда, довольно долго – 150–200 тыс. км. Верхние опоры стоек переживают сами амортизаторы. Задняя многорычажная подвеска первых «мондео» (1993–1994 годы) не отличалась надежностью: быстро выходили из строя амортизаторы, изнашивались сайлент-блоки. После изменения конструкции досрочные отказы прекратились.

В гамме «Мондео» есть и полноприводник с двухлитровым двигателем, но в России, да и в Европе он популярности не приобрел: оказался дорогим в обслуживании и не слишком надежным.

Не советуем останавливать выбор и на автомобиле с электронно-управляемой подвеской. Первые ее версии ломались даже на европейских дорогах – заклинивали в режиме «спорт». Через несколько месяцев блок управления изменили, но к российским ямам – увы! – не приспособили.

МОКРОЕ ДЕЛО

Коррозии «Мондео» не очень боится: большая часть кузова оцинкована. А вот алюминиевые трубки кондиционера за несколько зим могут прогнить, особенно возле хомутов, которыми крепятся к кузову. Езда с пустой системой кондиционирования грозит массовой заменой деталей: без хладагента для коррозии – раздолье.

Качество сборки салона на дорестайлинговых машинах оставляло желать лучшего: то здесь, то там просыпались «барабашки». Зато на материалах «фордовцы» не экономили, поэтому и старый салон выглядит опрятно – немаловажный аргумент при покупке.

Электрика в целом надежна. Отказы касаются, в основном, мелочевки: концевик капота, датчик температуры охлаждающей жидкости, резистор вентилятора «печки». Чтобы продлить жизнь моторчику, фильтр системы вентиляции меняйте ежегодно.

Иногда начинает мигать контрольная лампа подушек безопасности. Частая причина – плохой контакт в преднатяжителях ремней. Режим самодиагностики электронных устройств не предусмотрен: со всеми вопросами пожалуйте на фирменный сервис – там к машине подключат сканер.

Иммобилайзером оснащали все автомобили. При покупке требуйте наличия двух ключей: один – с дистанционным управлением, второй – без него, но с чипом для иммобилайзера. □

Благодарим дилерский сервисный центр «НЕЗАВИСИМОСТЬ» за помощь в подготовке материала.

КОКО ШАНЕЛЬ, ГЛЕНН МИЛЛЕР И ... СВИТЕР!

ЮЛИЯ СУСЕЙКИНА, ХУДОЖНИК-МОДЕЛЬЕР

Хорошо одетый человек – это тот, на чью одежду вы не обращаете внимания.

Сомерсет Моэм

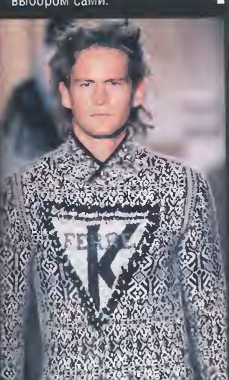
Когда-то Коко Шанель, заметив «беспризорный» мужской свитер, накинула его себе на плечи, завязав эдаким «шарфиком». Так было положено начало очередному направлению тогдашней моды...

Вообще, свитера, водолазки и их ближайшие родственники часто приходят в жизнь россиян с экрана, эстрады и т.п. Вспомним знаменитую «Серенаду солнечной долины» с оркестром Гленна Миллера – ну кого не сводил с ума свитер главного героя с орнаментом в виде белых оленей? На машине он, правда, не ездил, предпочитая горные лыжи, однако было ясно – свитер подходит для любого транспорта! А позднее, когда в Москву приехал Ив Монтан, для многих стал открытием тот факт, что и на эстраду можно выйти в белой водолазке. Да и мы в прошлый раз (ЗР, 2004, № 9), когда говорили о подарках любимым мужчинам, обещали перейти от шарфиков к свитерам...

Свитер – это всегда уютно, практично и быстро: натянул через голову и поехал... Какой выбрать? Само собой, свитер из натурального материала «дышит» куда лучше искусственного собрата, а потому, вылезая из машины, не придется брезгливо водить плечами, пытаясь «отодвинуться» от взмокшей рубашки... Но в общем случае свитера – объемные и необъемные, облегающие и свободные, машинной и ручной вязки – подходят практически для круглогодичной носки, особенно если часто сидишь за рулем. Сегодня в моду вновь входит ручная работа, хотя еще недавно неправильности и неровности, неизбежные при работе спицами или крючком, уступали место ровненьким творениям автоматов. Кстати, машину никто не отменил – она давно освоила стиль «а-ля ручной»!

Выбирая подарок для мужчины, не представляющего свою жизнь без автомобиля, помните, что когда-то он все же обходится без руля... Так вот – для офиса свитер подходит далеко не всегда! Правда, если он имеет вырез, то под ним хорошо смотрится классическая рубашка с галстуком. А вот орнамент больше подходит для отдыха – на службе ему не место.

А вообще-то, как всегда, мода сугубо индивидуальна. Посмотрите на фото и определитесь с выбором сами. ■



ХРАНИТЕ ДРАГОЦЕННОСТИ В СЕЙФЕ!

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

Лучше всего, конечно, в «Топ-сейфе» – это наиболее подходящее место для того, чтобы сберечь самую большую драгоценность в жизни – наших детей. Не будем интриговать: речь идет о новой гамме детских сидений, разработанной… «Мерседес-Бенцем».

Мэтр мирового автостроения сразу с несколькими оригинальными идеями буквально ворвался на рынок автокресел для малышей, давно и плотно занятый множеством узкоспециализированных фирм. Начнем с того, что впервые предложено, как отключить правую подушку безопасности, когда на переднем сиденье смонтирован стульчик для беби. Раньше водитель держал это в памяти и специальным ключиком деактивировал опасный для неокрепшего детского личика эйрбэг. А если забыл? Или потом не вспомнил, что подушка отключена?

В основании кресел «Топ-сейф» заложен транспондер, общающийся с антенной в подушке автомобильного сиденья. Поставили креслице – подушка отключилась, сняли – включилась опять. О том, что она отключена, дополнительно проинформирует надпись на дисплее приборного щитка.

Для детишек в возрасте от 8 месяцев до 4 лет предназначено оборудованное таким же транспондером кресло «Дуо». Название намекает на возможность крепить его двумя способами – защелками «Изофикс» или штатными ремнями безопасности. Для ребенка же кресло снабдили надежным пятиточечным ременем. Наконец, модель «Кид» сохранит жизнь и здоровье детям от 3,5 до 12 лет. Она позволяет также фиксировать их тела штатными ремнями. Подросток не будет обделен в «Киде» и комфортом: спинка этого кресла регулируется как и в обычных сиденьях.

Самая же интересная разработка пока не имеет имени собственного. Это – интегрированное детское кресло. Примерно так же, как из спинки заднего сиденья раскладывается подлокотник, теперь можно «извлечь»… детское место целиком. Высадили сынишку – вновь сзади обычный диван для взрослых! Эта опция – для детей от 2 до 12 лет, но ее нужно предусмотрительно заказать сразу же при покупке «Мерседеса» классов A, C, E или S. □

Креслице «Топ-сейф» сохранит жизнь и здоровье малыша. В нем есть дополнительный вкладыш для самых маленьких.

«Сейф» можно устанавливать «дверцей» вперед или назад.

Сиденье «Кид» избавит ребенка не только от опасных травм, но и от комплекса ущербности: такому креслу позавидует иной водитель!

АБХАЗИЯ ДАЛЕКАЯ И БЛИЗКАЯ

ЕЛЕНА МАЛАХОВА, МОСКВА. ФОТО АВТОРА И МИХАИЛА ВАЖНЕНКО

Хотя я судьбой на заре моих дней,
О южные горы, отторгнут от вас,
Чтоб вечно их помнить,
там надо быть раз:
Как сладкую песню отчизны моей,
Люблю я Кавказ.
М.Ю. Лермонтов

«Сумасшедшие!» – говорили нам многие, узнав о безумной идее поехать в неспокойную Абхазию, да к тому же на отечественном автомобиле при весьма скромном водительском стаже – четыре месяца у меня и неделя у мужа. Однако «молодо-зелено» – нами двигал только здоровый авантюризм, вкупе с неумолимой страстью к путешествиям и безудержным интересом к природе и красотам Кавказа. Ну и хотелось еще доказать, что при трезвом расчете ничего невозможного нет!

Ровно в полночь мы с радостью оставили за спиной огни дождливой и холодной Москвы. Маршрут благодаря ресурсам Интернета был четко выверен и просчитан: до моря собирались доехать без ночевок за один перегон. Наш ВАЗ-2115 и «Рено-Клио» друзей катили по трассе М4, весело перемигиваясь фарами. Дорога вполне сносная, особенно порадовала великолепная четырехрядка под Ростовом – здесь легко держишь высокую крейсерскую скорость. Надолго запомнился горный серпантин между Джубгой и Сочи – на этот опасный участок въехали уже в кромешной тьме, изрядно вымотавшись и устав. Скорость снизили до 60 км/ч, местами и вовсе ползли не быстрее 20 км/ч, но усталость и отсутствие опыта сделали свое черное дело – пару раз в крутых поворотах выносило на встречную полосу. Слава богу, там никого не оказалось! Опасность прогнала сон. Мы взяли себя в руки и уже без приключений (спасибо отличной разметке) добрались до Сочи, где свалились буквально замертво.

Утром же просто потеряли дар речи: бескрайнее синее море, раскидистые пальмы, красавицы горы, увенчанные пушистыми шапками снега, и огромное ласковое солнце! Вдохнув полной грудью чистый воздух, отправились совершать открытия.

Первыми были водопады – Агурские и Змейка, причудливые по форме и переливающиеся на солнце всеми цветами радуги. Потом, тяжело дыша и проклиная нездоровый образ жизни, взобрались на самую вершину Орлиных скал, где, по преданиям, боги приковали Прометея цепями на растерзание орлам. Незабываемым было путешествие в Красную Поляну – там прокатились на канатной дороге, на джипе по горам и успели даже половить форель. Смотровая площадка на горе Ахун была затянута низкими облаками, и, изрядно продрогнув, мы отправились в Сочинский дендрарий. Огромный ботанический

Прометей.

Дельфинарий.

В мае аквапарк еще почти пустой.

Водопад Девичьи Слезы.

сад, разбитый на двух уровнях, поразил несметным количеством чудесных растений, а также обитающими там павлинами и почти ручными лебедями.

Курортный городок между Адлером и Сочи встретил вполне приличным аквапарком, дельфинарием и множеством колоритных ресторанчиков с дискотеками, музыкой и очень хорошей кухней. Здесь мы прекрасно провели пару вечеров.

До пограничного КПП «Псоу» всего минут сорок езды. Простояв в очереди часа три, без особых проблем пересекли границу. Удивительно, но придирались в основном российские таможенники, с абхазской стороны никаких вопросов не последовало.

И вот она – загадочная Абхазия! Сколько предостережений и пугающих рассказов слышали мы об этом крае, о дикости и необузданности местных нравов, об отсутствии элементарных бытовых условий для проживания... Все оказалось совсем не так. Чтобы не утонуть в эмоциях, расскажем обо всем коротко.

Документы и деньги. Для въезда в Абхазию заграничный паспорт был не нужен, достаточно обычного. С 8.00 до 11.00 и с 17.00 до 20.00 здесь стоит очередь из экскурсионных автобусов, поэтому границу лучше пересекать не в это время. Как и в России, в хождении рубли, а вот пунктов обмена валюты практически нет. Не позднее трех дней пребывания в Абхазии машину необходимо зарегистрировать на контрольном посту ДПС, между границей и Гагрой.

Природа и люди. Природа здесь такая же красивая, как в Сочи, но к тому же совершенно нетронутая и дикая! Вокруг – целый мир и никого рядом! Воздух пьяняще чист, а море, омывающее подножия гор, теплое и прозрачное. Местные жители на редкость гостеприимны, любой из них охотно подскажет дорогу и норовит пригласить в гости, накормить и рассказать о своем крае за чаркой хорошего вина.

Жилье. Остановиться можно в приветливой Гагре, где есть множество пансионатов и совершенно дешевый частный сектор, можно в Новом Афоне, в Пицунде, с ее уютными пляжами и живописными бухтами. Мы поселились в трехзвездочном отеле «Самшитовая роща», который считается лучшим в Абхазии: просторные номера, безупречный сервис, три раза в день шведский стол – на двоих в то время было всего 900 руб. в сутки вместе с питанием. Кроме того, на территории бассейн с подогреваемой морской водой, теннисный корт, спортивные площадки, всевозможные оздоровительные процедуры, бары, рестораны.

Дороги, бензин, ГАИ. Дороги в Абхазии вполне терпимые, хотя иногда на них большие выбоины. Ездить лучше днем – ночью, даже в городах, освещение отсутствует напрочь. Еще одна особенность – можно неожиданно наткнуться на коров, лошадей, коз и даже свиней с поросятами, невозмутимо разгуливающих по дороге. С бензином проблем не было, к тому же он здесь чуть дешевле, чем в России, – АИ-95, которым мы заправлялись, в среднем 11 руб. 80 коп. (цена в мае).

Озеро Рица.

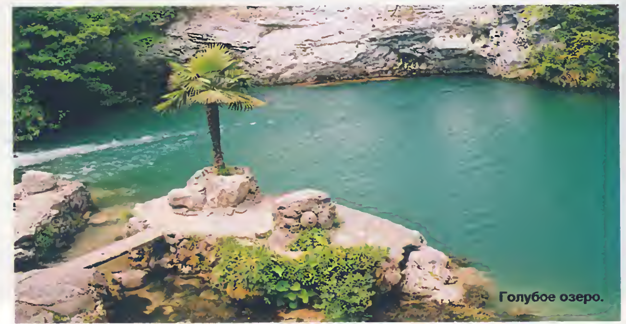
МНЕНИЕ БЫВАЛОГО АВТОТУРИСТА

На Кавказ я езжу уже лет двадцать – летом на море, зимой в горы. На разных машинах, с разными экипажами, с прицепом и без, в одиночку и целыми караванами, быстро и не очень. При старте из столицы оптимальный, на мой взгляд, режим, особенно для загруженной летней трассы, – два дневных перегона с ночевкой в районе Миллерово. Можно, конечно, преодолеть полторы тысячи километров и «за один присест», но лишь если два водителя и/или есть серьезные форс-мажорные обстоятельства. Зачем начинать отпуск с изматывающей нагрузки и рисковать жизнью своих близких?

Ю. НЕЧЕТОВ, редактор отдела испытаний

Тамошние гаишники очень приятные и разговорчивые. Хотите верьте, хотите нет, но женщин они, похоже, вообще не останавливают! Местные «гонщики» тоже глядят на девушек за рулем, как на восьмое чудо света, а на обгон реагируют весьма болезненно и из кожи вон лезут, чтобы восстановить «статус кво».

Экскурсии. Отдых у нас прошел под девизом «Ни дня без приключений!». Конечно, всю Абхазию мы исколесить не успели, но, тем не менее, повидали множество красивейших мест. Посетили, например, Симоно-Кананитский монастырь – крупнейшее культовое православное сооружение Абхазии, построенное в 1875 году. Его стены, с росписями сцен библейской истории, спасали раненых во время последней войны с Грузией. Съездили мы и в Новоафонские пещеры, открытые в 1965 году, – внутрь доставил маленький поезд, а там мы уже медленно шли из зала в зал по хрупкому подвесному мосту, совершенно завороженные и потрясенные сказочным подземным царством.


Голубое озеро.

Побывали мы и на чудо-озере Рица, лежащем в окружении гор, покрытых дремучими лесами, – озеро довольно большое, площадь 132 гектара, а глубина достигает 115 метров. Добирались туда по живописной дороге среди скал: здесь встретились огромные водопады, неповторимые по красоте ущелья, каньоны и известное многим Голубое озеро – оно действительно кажется таким благодаря залежам лазурита на дне.

Конечно, загорали на песчаных пляжах, обрамленных знаменитой пицундской сосной. В городе хорошо сохранился храм X–XI вв., где до сих пор проходят концерты органной музыки. В окрестностях обнаружили бамбуковые заросли, посетили Самшитовую рощу и проехали по необыкновенно красивым тенистым аллеям платана и кипариса. Встречаются здесь живописные пресноводные озера, богатые рыбой, – вот когда мы пожалели о забытых спиннингах! Побывали также на известном серо-водородном источнике.

Тяжелое впечатление произвел Сухуми – в отличие от других городов Абхазии, здесь еще сохранились трагические следы войны.

Сухуми сохранил следы недавней войны.

За отдыхом время летит неумолимо, не успели оглянуться – возвращаться. Окунувшись последний раз в море, тронулись в обратный путь. Назад ехать уже проще, только под Ростовом попали в сильнейшую бурю со шквальным ветром, ливнем, громом и молниями – такого светопреставления нам еще видеть не приходилось!

В заключение хотим поблагодарить друзей Александра и Ольгу, пригласивших нас в эту удивительную поездку, а также любимый «Феррари-15» – так шутливо окрестили друзья наш автомобиль. Он ни разу не подвел, не считая замены колесного диска, поврежденного в огромной яме под Ефремовом.

И, слышишь нас, Кавказ? Мы к тебе обязательно вернемся! □

ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ

- Протяженность – 4300 км (от Москвы до Абхазии – 1800 км), продолжительность – 12 дней, автомобиль – ВАЗ-2115, экипаж – два человека. Время поездки – май этого года.
- Затраты: бензин – $300; автостоянки – $15; экскурсии – $50; питание и проживание – $300.
- Итого: $665.

Показав лучшее время на пяти из первых десяти скоростных участков, Маркус Гронхольм заявил о своих претензиях. Во второй день он выиграл два первых СУ и стал основным претендентом на победу.

ИГРА НА НЕРВАХ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО АВТОРА

Ралли Финляндии издавна один из самых захватывающих для зрителей и наиболее сложных для участников этапов чемпионата мира. Иностранцы здесь побеждают редко – скоростные гравийные участки с множеством трамплинов лучше покоряются аборигенам. Уж кто-кто, а они не должны забывать о лежащих на обочинах камнях – одной из главных неприятностей, поджидающих здесь раллистов.

В этом году были и другие обстоятельства, дававшие хозяевам небольшую фору. Идущий третьим в этом сезоне эстонец Маркко Мартин не успел полностью восстановиться после аварии в Аргентине, а второй в рейтинге FIA 2004 года норвежец Петтер Сольберг перед стартом ралли немного приболел. Наконец, лидер чемпионата Себастьян Лоэб в один голос с коллегой по команде Карлосом Сайнсом жаловались на свои «ситроены»: «машина недостаточно сбалансирована, нервозна и трудна в управлении на большой скорости».

Команда «Субару» возлагала на этот раз большие надежды на 24-летнего Микко Хирвонена, занимающего 7-ю позицию в чемпионате. Он неплохо начал, но подвела горячность – разбил автомобиль. Позже в своем интервью Микко назовет случившуюся аварию самой досадной в своей карьере.

В воздухе над трассой ралли барражировали четыре вертолета, но в отличие от прошлых лет без пострадавших не обошлось. Уже на втором этапе финн Ари Лайвола вылетел с дороги. Травмы получили четыре забравшихся в запретную зону зрителя.

На представлении команд лидер чемпионата Себастьян Лоэб (слева) держался более уверенно, чем его коллега по «Ситроену» Карлос Сайнс. Однако «матадор» оказался сильнее, поднявшись на третью ступень пьедестала. У француза 4-е место.

Совместные усилия Маркко Мартина (2-е место), Янне Тухино (на фото, 5-е место) и Франсуа Дюваля (7-е) принесли в актив команды «Форд» 12 очков. На одно меньше набрали пилоты «Ситроена», но в Кубке конструкторов они по-прежнему лидируют с заметным отрывом.

За эстонца Маркко Мартина, прошлогоднего победителя «Несте-ралли», приехали болеть более 10 тысяч соотечественников. Эстонских флагов в толпе болельщиков оказалось больше, чем любых других.

Не воспользоваться всем этим было бы грешно, и после первого же спецучастка семь первых мест – почти всю очковую зону – оккупировали финские парни, причем три первые строчки (!) заняла команда «Пежо»: Харри Рованпера, Себастьян Линдхольм и Маркус Гронхольм. За восьмое, последнее очковое место смог ухватиться лишь двукратный чемпион мира испанец Карлос Сайнс.

Впрочем, все понимали, что первый из 22 спецучастков ралли – лишь разведка боем. Уже через пару СУ гости начали отыгрываться. На шестую позицию пробился Мартин, на третью – «почти свой» для местных болельщиков норвежец Сольберг. Представляя, какую цену имеет каждая секунда, гонщики сражались с открытым забралом и все чаще стали в поворотах задевать обочину. Вряд ли такое могло продолжаться долго.

РОМАН С КАМНЕМ

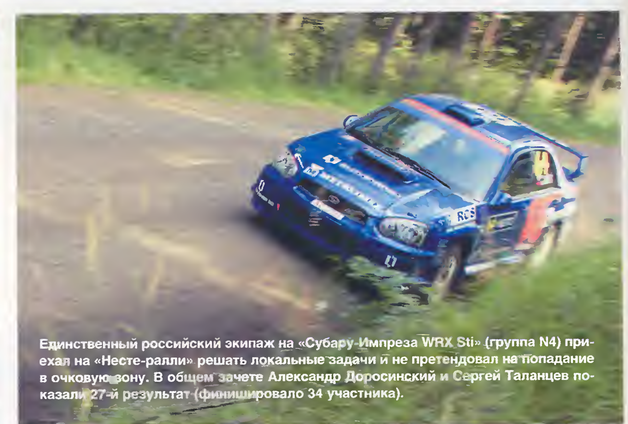
Одним из первых от такой неосторожности пострадал норвежец. Зацепив за обочину в очередном повороте 4-го участка, он попал колесом на камень, спрятавшийся в траве. Подвеску разворотило, пересечь финишную черту вместе с основной группой гонщиков Сольбергу не удалось – следующие участки он проходил в режиме тренировки.

Четвертый участок стал первым, где смог одержать победу финн Маркус Гронхольм. Еще двое – Маркко Мартин и Себастьян Лоэб, внеся коррективы в настройки своих машин, начали показывать достойное время. Остальные раллисты тоже прибавили. Что-то назревало. На 6-м участке не выдержали

НАША СПРАВКА

Штаб-квартира «Несте-ралли» (этап Финляндии) располагается в городе Ювяскюля, примерно в 270 км севернее Хельсинки. Здесь проходят два из более чем двадцати участков – это трековые гонки на ипподроме с парными стартами в конце первого и второго дня соревнований. Остальные спецучастки удалены от города на расстояние до 100 км. Очевидно, чтобы увидеть ралли (за день – не более трех-четырех участков), надо иметь в своем распоряжении автомобиль или мотоцикл. Аренда машины обойдется здесь в 80–90 евро за день (все включено, без ограничения пробега), цена бензина – около 1,1 евро за литр, так что болельщикам из Санкт-Петербурга или Москвы, пожелавшим увидеть ралли, дешевле отправиться в путь на своей машине.

Расстояние от Санкт-Петербурга до Ювяскюля – около 550 км, но проживать моторизованному болельщику в столице ралли не обязательно – есть соседние города и расположившийся неподалеку горнолыжный курорт Химос. Номер в гостиницах на одного в дни соревнований предлагают за 90–120 евро, а сытно пообедать (без пива) можно на 12–17.



Единственный российский экипаж на «Субару-Импреза WRX Sti» (группа N4) приехал на «Несте-ралли» решать локальные задачи и не претендовал на попадание в очковую зону. В общем зачете Александр Доросинский и Сергей Таланцев показали 27-й результат (финишировало 34 участника).

Победа на этапе чемпионата мира – это усилия многих. Шампанское – всем!

Самый насыщенный страстями этап – парная трековая гонка на ипподроме. Напряжение и на лицах болельщиков.

нервы у лидировавшего Харри Рованперы – в одном из виражей лидер «потерял» машину – она перевернулась.

Настоящая развязка случилась вечером первого дня состязаний. Маркко Мартин и Себастьян Лоэб, получившие возможность еще раз изменить настройки своих машин, проехали парную трековую гонку с первым и третьим результатом, а между ними финишировал Карлос Сайнс. Шедший к тому времени на 5-м месте молодой Микко Хирвонен из команды «Форд» почувствовал, что земля уходит из-под ног. Стараясь во что бы то ни стало достать грандов, он не вписался в безобидный поворот и угодил в металлический отбойник. Гонка за лидерами для него закончилась. Мартин, Сайнс и Лоэб обосновались на 3-й, 5-й и 7-й позициях.

Трек в очередной раз показал, что различие между машинами чемпионата совсем невелико и в меньшей степени влияет на результат, чем мастерство гонщиков, их опыт и умение контролировать эмоции.

На второй день ралли, в котором по-прежнему лидировали два финна из команды «Пежо», пришлась только одна неожиданность, но с весьма неприятными для хозяев последствиями. Очередную победу Маркуса Гронхольма на скоростном участке не перенес его коллега по команде Себастьян Линдхольм. Он так хотел вернуть себе лидерство, что... вылетел с трассы: «...машину очень долго несло по канаве. Я надеялся, что мы сможем выкарабкаться, но в кювете, как обычно, оказался здоровенный булыжник. Он снес переднее колесо, и мы перевернулись».

Любопытно, что таким образом, вопреки ожиданиям, второй жертвой булыжников стал тоже скандинав. Более того, им оказался финн!

После этого основные претенденты на пьедестал, кажется, успокоились. Существенный разрыв между ними делал дальнейший риск неоправданным, и интерес болельщиков переместился в конец очковой зоны, где за оставшееся время «Ситроен» Себастьяна Лоэба смог обойти «Форд» Янне Туохино и финишировать четвертым.

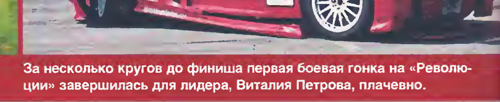
В итоге Маркус Гронхольм, не выигрывавший с мая прошлого года, привез первую в этом году победу команде «Пежо» и десять очков. За ним финишировали Маркко Мартин (8 очков) и Карлос Сайнс (6 очков).

Теперь можно с уверенностью констатировать, что технического превосходства у «Ситроена» над соперниками нет. Побеждать готовы все, так что концовка чемпионата обещает быть интересной. □

ИНТРИГА НА ВСЕХ ЭТАПАХ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: ЮРИЙ ТЮРИН

«Сорвать джекпот» в Кубке «Лада» можно двумя способами... В данном случае немного помогли соперники.



За несколько кругов до финиша первая боевая гонка на «Революции» завершилась для лидера, Виталия Петрова, плачевно.

Чемпионат страны вступил в решающую фазу. И что примечательно – ни в одной зачетной группе победитель не определился досрочно, как не раз случалось в последние годы. Да, кое-где лидеры изрядно ушли вперед – за два этапа до конца сезона, но в некоторых классах борьба даже обострилась.

В полный голос, наконец-то, заявила о себе Lada Revolution. Первые три этапа в новом моноклассе проходили как «показательные гонки», а с четвертого, когда на старте собрался десяток машин, начались настоящие, боевые. Медали здесь разыграют в четыре этапа. Победитель, кроме того, получит денежный приз – миллион рублей. Круг соискателей весьма и весьма любопытен. Тольяттинец Виталий Дудин – «штатный» испытатель «Революции», семикратный чемпион страны по картингу Кирилл Ладыгин из команды Active-PRO, чемпион формулы 1600 москвич Александр Тюрюмин, проводящий этот сезон в британской формуле «Палмер-Ауди», и экс-победитель Кубка «Лада», уроженец Выборга Виталий Петров, второй год выступающий, в основном, в Италии.

Петров стал обладателем первой официальной поул-позишн в истории Lada Revolution, а также автором первой победы... екатеринбуржца Кирилла Ладыгина. Лидировал, но не удержал машину в повороте и угодил в аварию, помешав при этом Дудину, шедшему за ним, возглавить гонку. А вот вторую победу Ладыгин добыл сам, одного за другим обойдя двух лидеров, в том числе Дудина. За тольяттинцем остался лучший круг, но на финише он вновь был вторым. Лидерство же екатеринбуржца – сенсация, поскольку гонщик в этом году на «кольце» дебютирует, и от него мало кто ждал подобной прыти.

В «Туринге» долгожданную победу над лидером – впервые в этом году – одержал действующий чемпион Михаил Ухов. Его главный соперник, экс-чемпион Григорий Комаров, по-прежнему был чуть быстрее на подмосковной трассе в Мячково, где проходил пятый этап первенства, но единственная ошибка в заезде отодвинула курянина на вторую ступень пьедестала.

В создании гоночной «копейки» очень помог опыт в свое время одного из самых лучших в стране гонщиков Алексея Григорьева. Тридцать лет назад он сам гонялся на таких машинах.

Не сказать, что позиции Комарова сильно пошатнулись. На его счету – четыре победы в пяти этапах, результат сродни достижениям Михаэля Шумахера. Но регламент, регламент: из семи этапов в зачет идут лишь шесть, худший результат пилота из итоговой суммы вычитается. Правило на руку отстающим. Таким образом теоретические шансы на высшую награду сохраняет не только Ухов, но и занимающий четвертую строчку протокола тольяттинец Сергей Нуждин! К слову, он единственный, кто выступает в «Туринге» на отечественной технике, ВАЗ-21106. На подиум, правда, пока не поднимался, но всякий раз был в пятерке лучших.

В формуле Lada стабильностью могут похвастать лишь пилоты ведущей команды – «Лукойл Рейсинг». Однако Алексей Павловский, выигравший первые два этапа, мало-помалу растерял свой ощутимый перевес. На следующих гонках поочередно отличились его партнер по команде Алексей Дудукало, а также соперники из «Арт-Лайн Инжиниринг» – Виктор Антонов и Олег Казаков. Эта четверка возглавляет турнирную таблицу и, скорее всего, разыграет комплект наград между собой.

Необычная машина вышла на старт пятого этапа в классе «Туринг-Лайт». Симпатичный кольцевой ВАЗ-2101 подготовила команда «Сити-Моторспорт». Ее истинное предназначение – участие в популярных за рубежом гонках старинных автомобилей («для тех, кому за 30»). Но для начала «копейку» обкатали на домашней трассе. Лев Фридман был двадцатым на старте и одиннадцатым на финише – очень прилично, так как соревновался автомобиль-ветеран с вполне современными «фольксвагенами» и «ситроенами». Победил же Александр Сотников, и это большой сюрприз, так как курянин – специалист по кроссу и трековым гонкам, а на «кольце» лишь дебютант. Он теперь наравне с Евгением Каретниковым претендует на «серебро», а «золото», скорее всего, заберет Владимир Лабазов, стабильно прошедший все этапы и одержавший две победы.

Столь же уверенно чувствует себя Роман Козявин в массовом Кубке «Лада». Он выиграл четырежды, и теперь только какая-то роковая полоса неудач может лишить тольяттинца титула. А вот сражение за остальные призовые места, пожалуй, достигло апогея – тут претендентов, по меньшей мере, пятеро. Схожая картина, впрочем, во всех зачетах: главный фаворит вроде бы везде очевиден, но, как говорится, от поражения не застрахован – соперники начеку, только и ждут его серьезной осечки. Пусть не все классы блистают большим числом участников, однако интрига в них жива до последней гонки сезона. □

Сергей Нуждин показывает «лукойловцам» Павловскому (слева) и Дудукало, что он не так уж много и уступает лидерам «Туринга».

Глава АвтоВАЗа Владимир Каданников поднялся на подиум вместе с призерами заезда Lada Revolution.

Михаил Ухов наконец-то одержал победу над Григорием Комаровым, но, скорее всего, слишком поздно.

ХЕТ-ТРИК В СПА

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ.
ФОТО: YUKOS GT

Российский экипаж, выступающий в чемпионате ФИА GT, пока не одерживал побед. Да и восхождениями на подиум отнюдь не баловал. На памяти лишь третье место дуэта Алексея Васильева и Николая Фоменко на весеннем этапе в Маньи-Кур. Это был лучший результат россиян за все годы их выступления в серии «Гран Туризмо». И вот, наконец, он превзойден.

К традиционной, ведущей историю с 1924 года гонке «24 часа Спа» – ныне седьмому этапу чемпионата – команда «ЮКОС-Фрайзингер» готовилась особо тщательно и перекроила все свои экипажи. В обычной трехчасовой гонке достаточно двух пилотов, а тут требуется, как минимум, трое. Компанию Алексею Васильеву за рулем «Порше-996 GT3-RSR» в Бельгии составили немцы Йорг Бергмайстер и Тимо Берхардт. А Фоменко временно перешел под знамена команды «Сиртек» (забегая вперед: пережил замену коробки передач и с новыми партнерами-британцами финишировал седьмым в зачете N-GT, заработав два очка).

Суточный марафон поначалу складывался для российско-немецкого экипажа превосходно. Васильев, Бергмайстер и Берхардт, сменяя друг друга за рулем каждый час, лидировали более чем на половине дистанции. В любой другой гонке это не приносит каких-либо материальных дивидендов, а по правилам «Спа» на отметках «6» и «12 часов» экипажи получают бонусные зачетные очки, даже если в итоге не доберутся до финиша! Затем на «Порше», к сожалению, возникли неполадки с подшипником переднего колеса. «Мы с ними довольно долго мирились, – рассказал Алексей, – но в итоге все же сделали остановку для ремонта, чтобы не рисковать. Поломка могла пагубно повлиять на тормоза, и тогда мы вообще утратили бы возможность ехать дальше».

Ремонт занял ни много ни мало – 24 минуты. Но накопленный запас времени был так велик, что Васильев сотоварищи переместились лишь на... второе место. Причем вперед пропустили своих же партнеров по команде «ЮКОС-Фрайзингер» – Стефана Ортелли, Эммануэля Коллара и Романа Дюма, тоже простоявших в боксах около семи кругов из-за мелких технических неурядиц. Еще один экипаж в цветах ЮКОС (его составляли немцы Саша Маассен, Лукас Лур и Марк Либ), угодивший в аварию на третьем часу гонки, после длительного визита к механикам умудрился подняться с восьмой на третью позицию. И в таком порядке – первый, второй, третий! – экипажи «Фрайзингер» финишировали, добившись полного триумфа.

Васильев одним махом добавил в свою копилку 18 очков и вышел на седьмое место в зачете пилотов N-GT, где, к слову, значатся почти полсотни фамилий. «Жаль, не получилось выиграть. Но все равно у нас хороший повод для оптимизма – после нескольких сходов подряд. На следующем этапе, по правилам, нашему автомобилю-призеру полагается изрядный балласт. Значит, мы будем бороться с еще большим усердием». А «ЮКОС-Фрайзингер» за четыре этапа до финиша сезона ушла в такой отрыв, что в ее предстоящем чемпионстве теперь никто не сомневается. Но главное – преодолен основной барьер, психологический. Ведь до сих пор россиянам не удавалось проехать под клетчатым флагом 24-часовой гонки.

Первый россиянин, поднявшийся на подиум 24-часовой гонки – Алексей Васильев.

Второе место в зачете N-GT и четвертое в абсолютном зачете – такова новая планка, которую предстоит преодолевать нашему экипажу.

ПО ГРЯЗИ В КНЯЗИ

В Воронеже финишировал двухэтапный чемпионат страны по ралли-кроссу. Спорткомплекс «Белый колодец», открытый несколько лет назад, до сих пор принимал только кроссы и «уличные гонки», которым отвели 700-метровую асфальтовую дорожку. Она-то и натолкнула воронежцев на мысль о ралли-кроссе, где требуется трасса со смешанным покрытием. Последнее в итоге оказалось далеким от идеала – накануне заездов прошли сильные дожди и превратили грунтовый участок в сплошную полосу препятствий.

Спортсмены гонялись, попросту говоря, по грязи, но судьбу обмануть не удалось. В трех из четырех финалов отличились те же пилоты, что и на первом этапе чемпионата в Пензе – тольяттинец Дмитрий Брагин (легковые-1400), нижегородец Александр Демидов («Волга») и Александр Карасевич из подмосковного Дмитрова (легковые-3500). Они, соответственно, и стали обладателями золотых медалей. А в зачете «восьмерок» с 1600-кубовыми моторами победу в Воронеже и титул завоевал еще один представитель Автограда – Владимир Колесов.

ВОЯЖ ПО «ТЫСЯЧАМ»

Роман Русинов хоть и пропустил «24 часа Ле-Мана», но нашел возможность для участия в LMES – четырехэтапной серии гонок на выносливость. Он подписал контракт с командой «JBM Рейсинг» и получил место за рулем «Феррари-360 Модена». На трассе «1000 км Монцы» экипаж Русинова пришел к финишу вторым в зачете GT, «1000 км Нюрбургринга» завершил седьмым, а в очередной «тысяче», теперь уже в английском Сильверстоуне, поднялся на первую ступень подиума.

«Машина ехала превосходно, мы с партнером, французом Стефаном Дауди, стабильно поддерживали высокую скорость. Лишь однажды возникла непредвиденная заминка – во время пит-стопа сломался подъемник, и механикам пришлось поднимать машину вручную. Но все равно мы опередили ближайших преследователей на два круга», – рассказал Роман.

Эта победа вкупе со вторым местом в Монце сделала Русинова и Дауди лидерами серии в зачете GT и дает отличный шанс выиграть ее в целом. Заключительный этап пройдет на бельгийском автодроме Спа-Франкоршам.

КУЗНИЦА ЧЕМПИОНОВ

Первые обладатели золотых медалей в чемпионате России по картингу определились досрочно, на пятом этапе в Санкт-Петербурге. Москвич Иван Лукашевич взял верх в классе «Ракет», а екатеринбуржец Кирилл Ладыгин – в самом престижном «Интерконтиненталь-С», оставив главному сопернику, опытнейшему Владимиру Нечаеву из Армавира, «серебро». Оба, что интересно, выступают также в кольцевом чемпионате страны.

В другом «взрослом» зачете «Интерконтиненталь-А» отличился украинский пилот Сергей Чуканов, имеющий шансы на титул. Он не единственный постоянно выступающий у нас иностранец – российский чемпионат по уровню превосходит соседние. Лидирует в «Интере-А» по-прежнему белорус Алексей Южаков. В юниорских классах первенствовали москвичи Евгений Новиков («Интерконтиненталь-А-Юниор»), Максим Соколов («Ракет») и 9-летний петербуржец Глеб Поляков («Мини»). Очередной этап Трофея РАФ на картах «Ракет-120» выиграл Михаил Митрохин из Соснового Бора.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ 1

13-й этап, Гран-при Венгрии
15 августа, Будапешт, 70 кругов по 4381 м

1. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») – 1:35.26.131;
2. Р. БАРРИКЕЛЛО (Бразилия, «Феррари») – 4,6;
3. Ф. АЛОНСО (Испания, «Рено») – 44,5;
4. Х.-П. МОНТОЯ (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 1.02,6;
5. Дж. БАТТОН (Великобритания, «BAR-Хонда») – 1.07,4;
6. Т. САТО (Япония, «BAR-Хонда») – 1 круг;
7. А. ПИЦЦОНИЯ (Бразилия, «Вильямс-БМВ») – 1 круг;
8. Дж. ФИЗИКЕЛЛА (Италия, «Заубер-Петронас») – 1 круг.

14-й этап, Гран-при Бельгии
29 августа, Спа-Франкоршам, 44 круга по 6973 м

1. К. РАЙККОНЕН (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 1:32.35,274;
2. М. ШУМАХЕР – 3,1;
3. Р. БАРРИКЕЛЛО – 4,3;
4. Ф. МАССА (Бразилия, «Заубер-Петронас») – 12,5;
5. Дж. ФИЗИКЕЛЛА – 14,1;
6. К. КЛИН (Австрия, «Ягуар») – 14,6;
7. Д. КУЛТАРД (Великобритания, «Мак-Ларен-Мерседес») – 17,9;
8. О. ПАНИС (Франция, «Тойота») – 18,6.

После 14 этапов

Пилоты: 1. М. ШУМАХЕР – 128;
2. Р. БАРРИКЕЛЛО – 88;
3. Дж. БАТТОН – 65;
4. Я. ТРУЛЛИ – 46;
5. Ф. АЛОНСО – 45;
6. Х.-П. МОНТОЯ – 38.

Команды: 1. «Феррари» – 216;
2. «Рено» – 91;
3. BAR – 83;
4. «Вильямс» – 54;
5. «Мак-Ларен» – 49;
6. «Заубер» – 28.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

9-й этап, ралли Финляндии

1. М. ГРОНХОЛЬМ (Финляндия, «Пежо-307») – 3:07.16;
2. М. МАРТИН (Эстония, «Форд-Фокус») – 0.34;
3. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксара») – 1.44;
4. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 2.23.
5. Я. ТУОХИНО (Финляндия, «Форд-Фокус») – 2.36;
6. Я. ПААСОНЕН (Финляндия, «Шкода-Фабия») – 4.36;
7. Ф. ДЮВАЛЬ (Бельгия, «Форд-Фокус») – 5.51;
8. Т. ГАРДЕМЕЙСТЕР (Финляндия, «Шкода-Фабия») – 6.03.

10-й этап, ралли Германии

1. С. ЛОЭБ – 4:01.57;
2. Ф. ДЮВАЛЬ – 0.29;
3. К. САЙНС – 1.09;
4. М. МАРТИН – 2.40;
5. С. РОБЕР (Франция, «Пежо-307») – 3.30;
6. Ф. ЛОЙКС (Бельгия, «Пежо-307») – 4.06;
7. Т. ГАРДЕМЕЙСТЕР – 5.44;
8. М. ХИРВОНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 6.41.

После 10 этапов

Пилоты: 1. С. ЛОЭБ – 76;
2. М. МАРТИН – 47;
3. К. САЙНС – 46;
4. П. СОЛЬБЕРГ – 44;
5. М. ГРОНХОЛЬМ – 42;
6. Ф. ДЮВАЛЬ – 39.

Команды: 1. «Ситроен» – 125;
2. «Форд» – 96;
3. «Субару» – 67;
4. «Пежо» – 65.

КУБОК МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ

6-й этап, «Ралли д'Ориент» (Турция)

1. Г. де МЕВИУС (Бельгия, «Ниссан-Пик Ап»);
2. Ж.-Л. ШЛЕССЕР (Франция, «Багги Шлессер»);
3. Ю. КЛЯЙНШМИДТ (Германия, «Фольксваген-Туарег»)…
7. С. ШМАКОВ (Россия, «Багги Хонда-HRV»);
8. А. ИВАНОВ (Россия, «Ниссан-Патфайндер»)…
14. А. БЕРКУТ (Россия, «Мицубиси-Паджеро/Монтеро»).

СЕРИЯ INDYCAR

9-й этап, Милуоки

1. Д. ФРАНКИТТИ (Великобритания, «Даллара-Хонда»);
2. Б. РАЙС (США, «G-Форс-Хонда»);
3. С. ХОРНИШ (США, «Даллара-Тойота»).

10-й этап, Мичиган

1. Б. РАЙС;
2. Т. КАНААН (Бразилия, «Даллара-Хонда»);
3. Д. УЭЛДОН (Великобритания, «Даллара-Хонда»).

11-й этап, Кентукки

1. А. ФЕРНАНДЕС (Мексика, «G-Форс-Хонда»);
2. Б. РАЙС;
3. Д. УЭЛДОН.

После 11 этапов

1. Т. КАНААН – 463;
2. Б. РАЙС – 395;
3. Д. УЭЛДОН – 381;
4. Х. КАСТРОНЕВЕШ – 326;
5. Д. ФРАНКИТТИ – 319;
6. С. ХОРНИШ – 295.

ЭКИПАЖ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР ЛЕСНИКОВ

Искусство управлять автомобилем – едва ли не самый распространенный ныне способ самоутверждения у мужчин. Проявить себя здесь можно по-разному. Проще всего поставить резину пошире, затонировать стекла, приделать огромную выхлопную трубу и носиться по городам и весям, пугая население и домашнюю птицу. Избыток амбиций при отсутствии мастерства часто заканчивается в группе разбора местной ГИБДД или у патологоанатома. Иное дело – пытаться стать первым среди равных. Такую возможность предоставляет автоспорт. Чтобы не быть голословным, ваш корреспондент занял место штурмана в раллийном экипаже.

РЕГЛАМЕНТ. Опробовать свои силы на новом поприще решили в монoклассе Кубок «Ситроен». Он проходит с прошлого года при поддержке самого производителя автомобилей этой марки, поэтому серия называется заводской. Кроме «Ситроена» в организации Кубка участвуют фирмы «Тотал», «Мишлен» и российская «У Сервис+», а календарь приурочен к самым интересным этапам чемпионата и Кубка России по ралли, причем ставки весьма высоки – победитель Кубка «Ситроен» стартует на одном из этапов аналогичной серии во Франции.

В Карелии в Кубке «Ситроен» стартовал экипаж «За рулем».

Боевую единицу у нас можно купить или взять в аренду. Гоночный сезон 7–10 гонок по меркам автоспорта обходится довольно дешево – около $50 тыс.

ТЕХНИКА. Соревнуются здесь на автомобилях «Ситроен-Саксо» в версии VTS. Именно этот небольшой, крепко сбитый автомобиль послужил надежной, а главное, недорогой основой монокласса. Переделок немного: иные распредвалы и программа управления двигателя, металлокерамическое сцепление, дисковая блокировка дифференциала, усиленная подвеска. Кроме того, предусмотрены обязательные элементы безопасности: каркас, ремни, кресла и т. д.

ТРАССА. В классическом варианте ралли, как известно, начиналось как соревнование на регулярность движения, затем для динамичности его разбавили скоростными участками (СУ). Теперь им – главное внимание. На старт СУ экипажи прибывают в строго установленное время. Здесь важно не опоздать, а это порой дается нелегко: перегоны между скоростными участками – по дорогам общего пользования, где нужно соблюдать Правила дорожного движения. А вот на самих СУ можно (и нужно!) мчать во весь опор. Опасаться нечего – участки надежно перекрыты для постороннего транспорта и трижды проверены «нулевыми» экипажами, стартующими впереди лидера с интервалами в 10 минут.

«Наш» этап – карельское ралли «Белые ночи», протяженностью 380 км, включал 11 спецучастков (160 км) по гравийно-грунтовым дорогам вблизи Ладожского озера.

ПИЛОТ. Кубок «Ситроен» – соревнования высокого уровня, тре-

Повороты – один из самых зрелищных моментов гонки.

Наставник автора, штурман команды «Ситроен-центр Москва» Марина Данилова.

Еще пару вылетов с трассы наш бампер, пожалуй, выдержит.

Ремонт и обслуживание раллийных машин в полевых условиях.

бующие подготовки участников. Пилотское кресло в экипаже «За рулем» (машина со стартовым номером 83) занял опытный гонщик Мартин Иванов. Спортивную карьеру он начал в 15 лет с гонок на зимнем треке. В конце девяностых Мартин уже чемпион Литвы по ралли, кольцевым и трековым гонкам, а в 2000-м – пилот экипажа команды НИИШП.

ШТУРМАН. Кое-кто из непосвященных считает, что штурман просто катается рядом с пилотом, показывая дорогу. На самом деле это далеко не так. Во-первых, на нем – дорожная книга с исчерпывающей информацией о маршруте. Во-вторых, контроль за графиком. В-третьих, на тренировках он под диктовку пилота записывает, а в гонке читает скоростную стенограмму спецучастка. Это та самая речевка вроде: «сто пятьдесят, трамплин, сорок, левый четыре опасный!». Учитывая, что на длинных прямых скорость достигает 150 км/ч, ошибки здесь чреваты вылетом с трассы.

Поверьте, сохранять спокойствие в несущемся по трассе автомобиле, выполняя сложные штурманские обязанности, ох как непросто!

ПЕРЕД ГОНКОЙ. В столицу ралли «Белые ночи» г. Лахденпохья мы прибыли к вечеру. Механики уже развернули свое хозяйство и хлопотали у боевых «саксо». Наутро – ознакомление с трассой. Предстояло сориентироваться на местности и «прописать СУ», то есть составить скоростные стенограммы. Каждый участок разрешали проехать трижды. Сначала штурман скрупулезно записывал то, что диктовал пилот. Второй заход – уточнения и исправление ошибок. Третий – «полубоевой» режим: штурман читал, стара-

Очередной сход с дистанции. Система безопасности спасла экипаж от госпитализации.

Полевая АЗС. При расходе 25 л/100 км без дозаправки «Саксо» не обойтись.

С будущего года место «Саксо» на спортивных трассах займет С2.

ясь попасть в нужный ритм, а пилот пробовал выполнить его команды.

В первый день прописали лишь три СУ, на следующий – оставшиеся. Замотались изрядно, так что кое-где участок проезжали только два раза. Хорошо еще, что стартовавшее на следующий день ралли начиналось в шесть вечера. Предваряющие его административная и техническая комиссии много времени не отняли – удалось выспаться и «почистить перышки».

ГОНКА. И вот мы на старте СУ-1 «Аккахарью». Зеленый огонек на судейском табло, взревел мотор, и голос пилота в переговорном устройстве: «Поехали!» Сказал бы уже сразу: «Помчались». За время тренировок к быстрой езде я, казалось, привык. Увы, то были цветочки. Впрочем, цепенея, разглядывать несущиеся на тебя повороты некогда – пора за дело. Громким от волнения голосом читаю «молитву», пытаясь поточнее привязываться к рельефу. Финиш! Уф! Кажется, пронесло.

Подвеска в ходе гонки требует постоянного контроля.

На втором СУ некстати пошел дождь, и кюветы быстро украсили застывшие в разных позах автомобили соперников. Один из них прочертил на грейдере такую колею, что нас по ней чуть не затянуло следом. Но пока (спасибо Мартину!) все идет как надо. Впереди длинный «прямик». Газ в пол, трамплин… Перевожу взгляд на строку ниже – черт, опоздал! Тридцать, левый четыре! То есть через тридцать метров надо повернуть почти на 90°! И хотя сбросить скорость до разумных пределов уже нереально, пилот борется до конца. Будь мотор чуть порезвее, а блокировка дифференциала чуть жестче, все бы, возможно, и обошлось. Но наш «саксик», зацепив порогом край кювета, ложится на крышу. Откуда-то сверху (или снизу?) в кабину, стуча по шлему, со страшной силой летят песок и мелкие камни. Молю бога, чтоб не попался валун покрупнее или бревно. Толчок, удар – и мы, завершив полный оборот, заваливаемся набок. Кажется, целы. Лишь немного шумит в голове да саднит ободранный локоть. Не знаю, кто бы писал эти строки, не будь ремней, шлема и каркаса безопасности… Тем временем подбежавшие зрители ставят автомобиль на колеса. Сквозь покрытое сетью трещин стекло едва видна уходящая вдаль дорога. «Стенограмму!» – кричит пилот. На него полет, видно, не произвел никакого впечатления. Мотор взревел, и через секунду придорожные столбы вновь замелькали с привычной уже частотой…

МЕХАНИКИ. В зоне сервиса нас уже ждут. Никакой телепатии – информация с трассы поступает на базу через Интернет и сотовую связь в режиме online. За отведенные 45 минут заменили стекла, восстановили работоспособность заклинившей правой двери и стеклоочистителя, заменили фары и электродвигатель охлаждения радиатора, проверили подвеску, заправили автомобиль. На обычной СТО все это заняло бы не один день.

ЗРИТЕЛИ. Ралли, на мой взгляд, куда зрелищнее «кольца». Здесь, правда, очной борьбы почти нет – экипажи чаще сражаются со временем, зато повороты в заносе и прыжки – вне конкуренции! Стоит ли удивляться, что этапы чемпионатов по ралли собирают множество зрителей. Народ разный. Неискушенных просто захватывает атмосфера праздника, ярко раскрашенные автомобили. Ценители спортивного зрелища торопятся занять места в самых интересных местах – там, где трамплины, виражи, броды и т. д. Некоторые, уподобясь гонщикам, тоже пытаются промчаться по СУ во весь опор, так что эвакуаторам приходится вытаскивать из кустов не только спортивные, но и частные автомобили. Но какое же ралли без болельщиков!

ПОДИУМ. В том ралли в Карелии до финиша добрались лишь шесть из 18 стартовавших «ситроенов». К чести производителя, сходов по техническим причинам не было. Виной их стали горячие парни – они не попадали в повороты, вылетали с трассы на прямых и застревали в болотах. На иную машину было страшно смотреть, но сработала продуманная система безопасности – экипажи отделались в основном синяками. Впрочем, на церемонии награждения об этом никто и не вспоминал. Огромная поляна на берегу озера была полна народа: проигравшие радовались не меньше победителей и все вместе пили шампанское. За что? Конечно, за наш российский автоспорт! И за скорую встречу на следующей гонке. □

Редакция благодарит компанию «СИТРОЕН-ЦЕНТР МОСКВА» за помощь в подготовке материала.

ОТ ЗАБАВЫ К ГОНКАМ

ВАДИМ ОСОКИН.
ФОТО: ВАДИМ КРЮЧКОВ

«Правая – газ, левая – тормоз, две педали одновременно не нажимать. Если во что-то въедешь, подними руку…» – такой инструктаж новичкам услышишь только в картинг-клубе, причем… довольно часто.

По скромным подсчетам, в одной только Москве уже около 20 действующих трасс прокатного картинга. Они разбросаны по всему городу и являют собой пестрое зрелище. Здесь обозначенная драными покрышками дорожка длиной чуть более сотни метров, с разбитыми машинами, сонным персоналом и странными клиентами. И здесь же, неподалеку, километровый трек с идеальными газонами, чем-то напоминающий трассу Гран-при, где проводят серьезные соревнования с телетрансляцией.

Все возрасты покорны: начинать никогда не рано и никогда не поздно.

ПОДСКАЗКИ БУДУЩИМ ДРАЙВЕРАМ

Итак, вы познакомились с рекламой, друзья взахлеб рассказывают о своих приключениях, каждый день проходите мимо картодрома, потому что он недалеко от вашего дома. Наконец, созрели – решили лично приобщиться к картингу «напрокат». Как выбрать подходящую трассу? Вначале выгляните в окно. Если на дворе лето, смело делайте первые шаги на открытой трассе. Сразу отриньте дорожки в местах большого скопления народа. Лучше предварительно наведаться в выбранный клуб, хотя бы разведать обстановку. Если вы жаворонок и хотите посещать картодром с утра, знайте, все трассы начинают работу в полдень, а то и позже. Поинтересуйтесь графиком (нет ли в выбранный вами день корпоративных мероприятий), техникой, наличием специальной экипировки, автоматического хронометража и, конечно, расценками.

В Москве цены колеблются от 250 до 600 рублей за 10 минут проката. Техника не блещет разнообразием. Обычно гоночная «тележка» отечественного или зарубежного производства с двигателем «Хонда» мощностью от 5,5 до 13 л. с. Последние, скорее, исключение. Детишки, как правило, довольствуются минимальным. Самые же популярные варианты для взрослых – 6,5 и 9,5 л. с. Редкий двухмоторный карт можно встретить, скажем, на трассе «Серебряный дождь» в Крылатском. Что касается экипировки, то каждый уважающий себя клуб предложит вам «комбез», подшлемник, перчатки, шлем. У некоторых в запасе есть и обувь, но лучше позаботиться об этом самостоятельно. Автоматический хронометраж нынче почти везде. Он выдает распечатку вашего заезда: время прохождения каждого круга. Поначалу, может, это вам и не нужно.

Ну вот, вы облачились в экипировку и готовы ринуться в бой. Не советуем вылезать на трассу, когда на ней много картингистов. Среди них попадаются этакие «хулига-

Есть и вовсе «продвинутые» картодромы: бетонные барьеры, металлические ограды. Не очень подходят для начинающих.

ны», для которых доставлять неприятности другим – удовольствие. Естественно, в первую очередь достается новичкам. Постарайтесь пробные свои заезды проехать если не в одиночестве, то в компании двух-трех таких же «чайников».

В первый раз не обойтись без наставлений. Сосредоточьтесь: утомленные механики выпаливают советы скороговоркой, к тому же ваше волнение или нетерпение тоже не помощник. Мало кто с первого раза не совершает ошибок. Несколько тренировок, готовность не только ошалело крутить баранку, но и думать на трассе даст возможность четче проходить повороты, обгонять и наращивать скорость.

В прокатных центрах множество детей – от шести и старше. Бывает, они попадают в призеры соревнований и носят локальные титулы, что вызывает у кого-то из взрослых пилотов комплекс неполноценности. Не смущайтесь, всегда есть возможность наверстать упущенное – тренировками и активным участием в состязаниях.

ЕСЛИ ВЫ ЗАБОЛЕЛИ ВСЕРЬЕЗ...

После того как вы освоили азы управления картом и вкусили радость от умения чисто проходить повороты и обгонять менее удачливых коллег, можно переходить к следующему этапу. Суть его – освоить разные трассы в соперничестве с более опытными пилотами. У каждой трассы свои особенности – к примеру, деревянное покрытие в карт-центре на Варшавке, но главное – знать основные принципы езды.

Длинная дорожка (РКШ «Пилот» – 970 м, «DIXХодром» – 700 м) позволяет развить высокую скорость. Виражи здесь проходят быстро, без активного торможения, причем ширина полотна дает возможность без проблем совершать обгоны. На других трассах – «Взрослые игры», «Вымпел», «Конюшня» – не очень длинные дорожки, по 300–400 м. Они изобилуют острыми шпильками (повороты с очень малым радиусом) и, естественно, приемы их прохождения другие.

У картинга под открытым небом свои особенности. Дождь, снег, лед дают возможность вкусить все прелести экстремальных гонок. Кстати, любителей зимних «погонялок» предостаточно. Другое дело закрытые трассы, где круглый год сухо и ветер не дует, но и здесь свои минусы – ограниченное пространство и, как ни крути, для интересной конфигурации места не хватает.

Ныне появились и вовсе целые комплексы: картинг, боулинг, квазар и чуть ли не пейнтбол. Пошла мода и на двухуровневые трассы – далеко от гоночных реалий, но очень круто. Клубы стараются привлечь клиентов разными способами. Менеджеры многих трасс активно продвигают корпоративные мероприятия. Средняя стоимость такого отдыха в Москве – около $400 в час. Это аренда трассы, машин и работа механиков.

Свой собственный карт? Крепко подумайте, прежде чем решиться. Купить-то «тележку» вы сможете. Цена «бэ-у» – $600–800, нового – около $2000. Но сразу возникает вопрос – где хранить? Гонщики обычно арендуют место в боксах того картодрома, который считают домашним. За это надо тоже исправно платить, равно как и за профилактику, и обслуживание. Добавьте еще необходимость транспортировки карта на соревнования – если вы не собираетесь всю жизнь провести с ним под одной крышей.

Сегодня в любительском картинге проходит так много состязаний, что гонщиков впору приравнять к профессионалам. Кроме клубных чемпионатов, турниры с этапами на разных трассах, а еще предлагают гонки на выносливость. И хочется ведь все попробовать!

Картингистам-любителям сильно мешают расстояния. Немногие из других городов выбираются на столичные встречи. Но это вовсе не значит, что регионы равнодушны к картингу. В прокатное движение активно включились Санкт-Петербург (там довольно сильный пул картингистов), Пермь, Барнаул, Казань, Тольятти, Владивосток, города Урала, Красноярского края и многие другие. Интернет позволяет получать свежую информацию о всех проходящих турнирах. Недалек, видимо, день, когда любители перестанут вариться в собственном соку и начнут сражаться «город против города». Не прозевайте! □

Покрышки – основной элемент безопасности на большинстве российских трасс.

Давлением в шинах лучше поинтересоваться загодя, до выезда на дорожку.

СКОЛЬЗКИХ ДЕЛ МАСТЕР

ВАДИМ КРЮЧКОВ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ И АВТОР

Этот близкий родственник раллийных монстров никогда не станет массовым и вряд ли будет единственным автомобилем в семье. Он – пропуск в клуб, в секту... да как ни называй – в узкий круг приобщенных. «Мицубиси-Лансер Эво VIII» – не привычное средство передвижения, а инструмент, главное назначение которого – доставлять удовольствие от вождения. По сути, перед нами пример заводского тюнинга со всеми плюсами и минусами, присущими этому способу изготовления. С одной стороны, усовершенствования абсолютно законны: кустарные технологии не имеют никакого отношения ни к комплектующим, ни к сборке. Автомобиль поставляется в Россию официально, и дилеры «Мицубиси» поддерживают на него гарантию. Но с другой стороны, «Эво VIII» недешев (49 300 долларов) и в сравнении с близкими по цене обычными машинами предоставляет минимум комфорта. К тому же чувствителен к качеству бензина и при этом потребляет его с завидным аппетитом, требует квалифицированного обслуживания, да и гарантия, прямо скажем, значительно короче, чем у «гражданских» автомобилей.

КОГО ТЫ ХОТЕЛ УДИВИТЬ?

Итак, открываем дверцу и заглядываем в салон «Эво VIII». Необходимый набор оснащения, конечно же, есть (см. ЗР, 2004, № 4), но о роскоши не может быть и речи. Интерьер оставляет впечатление если не скупого, то спартанского. Единственное, что сразу согреет душу активного водителя – пара сидений «Рекаро» и очень удобный спортивный руль «Момо», в небольшой ступице которого умудрились поместить подушку безопасности. Приподнимем легкий алюминиевый капот. В моторном отсеке очень тесно – здесь расположился 2-литровый 16-клапанный двигатель с турбонаддувом мощностью 265 л. с. С ним спортивный «Лансер» разгоняется до сотни за 6,1 с и развивает максимальную скорость 245 км/ч. Эти циф-

Окантовка рычага – элемент стиля, а вот набалдашник и красив, и удобен.

Заветная кнопочка слева управляет полноприводной трансмиссией.

Места для задних пассажиров – как в «гражданской» машине.

Пара-тройка деталей превратили салон «Лансера» в кокпит раллийного болида.

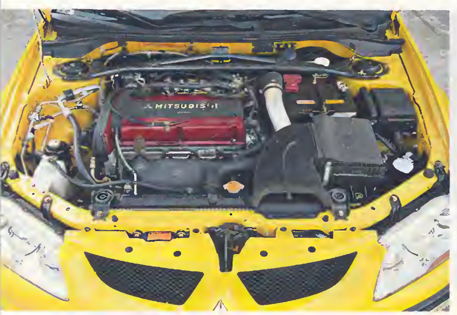
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

MITSUBISHI LANCER EVOLUTION VIII

Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1471
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	890
заднюю	581
Динамические качества	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	1,5
0–60 км/ч	2,7
0–80 км/ч	4,3
0–100 км/ч	6,0
0–120 км/ч	8,5
0–140 км/ч	11,6
0–160 км/ч	15,3
0–400 м	14,2
0–1000 м	26,5
Максимальная скорость, км/ч	**239**
Погрешность спидометра, %	6
Эластичность, с:	
60–100 км/ч (IV)	5,43
80–120 км/ч (V)	8,63
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1237
50–0 км/ч	466
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	36,2
замедление, м/с^2	10,7

ры, безусловно, впечатлят многих, но не всех. Достоверно известно: среди владельцев «Эво VIII» есть люди, чьи желания с избытком подтверждены возможностями. Они пересели на «Лансер» с куда более дорогих и мощных автомобилей. Согласитесь, тем, кому повезло почувствовать отдачу пяти-, а то и шестилитрового двигателя мощностью под 500 сил, динамика «Мицубиси» не покажется вершиной. Так в чем козырь «Лансера»?

А в том, что одними лишь бурными ускорениями радость от обладания этой машиной не ограничивается. В отличие от суперкаров сегмента «премиум», в нем нет автоматической коробки передач, комфортных подвесок, легкого, но не слишком чувствительного рулевого управления. «Лансер» – это, прежде всего, характер, унаследованный от раллийных предков, отточенная управляемость, полнопривод-


Владелец может любоваться табуном лошадиных сил – мотор не укрыт пластиковой крышкой.

На динамометрической дороге полигона «Лансер» подтвердил заводские данные.

ная трансмиссия, способность доставить умелому водителю удовольствие на любом дорожном покрытии и в любых поворотах.

ТАМ, ГДЕ КОНЧАЕТСЯ ПРЯМАЯ

«Эво VIII» с первых же мгновений настраивает на гоночный лад. Едва руки ложатся на пухлый обод руля, а тело сжимают в объятиях боковые поддержки спортивного сиденья, глаза невольно начинают искать трубы каркаса безопасности, выключатель «массы», замок четырехточечных гоночных ремней.

В итоге приходится возвращаться с небес на землю – пускать двигатель обычным ключом зажигания и пристегиваться простым ремнем.

Сразу после старта снова одолевает спортивный зуд. Комплекс ощущений, который предоставляет автомобиль, так и подмывает «притопить» и наслаждаться перегрузками, специфическим шумом трансмиссии, потряхиванием жестких подвесок, гаммой звуков, которые издают двигатель и выпускная система. Из настроек «под спорт» особо стоит отметить четкую работу коробки. Передачи словно защелкиваются на своем месте, информируя об этом легкой отдачей в ладонь. В отличие от большинства современных автомобилей, оборудованных впрыском топлива, «Эво VIII» почти мгновенно реагирует на малейшее движение педали газа. Рулевое управление радует точностью, оптимальным усилием на ободе, но передает через него толчки подвески на неровностях дорожного покрытия.

Судя по заводскому описанию, автомобиль нашпигован электроникой: она заведует работой сложной полноприводной трансмиссии и тормозной системы. Но вряд ли на каком-либо другом автомобиле вы найдете столь деликатных электронных помощников. При управлении «Лансером» приоритет отдан пожеланиям водителя – вмешательства умных систем, ограничивающих его устремления, здесь не отмечено.

Управлять «Лансером» в этих условиях еще надо научиться.

Если на сухом асфальте «Лансер» просто хорош, то на грунтовых или скользких покрытиях он великолепен. Именно там, где начинаются скольжения, в полной мере проявляют себя полный привод, чуткий газ и рулевое управление, «деликатная» электроника. И как раз там автомобиль требует от водителя умения, позволяющего реализовать предоставленные ему возможности и обойтись без хитроумных систем стабилизации. Разумеется, прыжки, как в настоящем ралли, машине противопоказаны, но пройтись хорошим ходом, да еще и «веером», по связке поворотов гравийной дорожки он может! Причем основные приемы управления в этом случае не отличаются от спортивных. Ехать нужно, поворачивая руль на малые углы, вовремя включать нужную передачу, правильно работать педалью газа. А еще – умело пользоваться тягой двигателя с турбонаддувом, поддерживая обороты в зоне максимального крутящего момента, безошибочно выбирать траекторию и т. д. Это и есть тот самый набор удовольствий, доступных водителю, чьи амбиции не удовлетворяет только разгонная динамика.

Подобные суперкары с действительно острым характером – а их сейчас осталось очень немного – сродни тренажерам. Обладают ими, как правило, те, кто знает, как быстро ездить и, что самое главное, умеет это делать. Выбор недешевого «Мицубиси-Лансер Эво VIII» – по сути отказ от излишеств в пользу заводского тюнинга. А именно – в пользу трансмиссии, которую не сделать в частном ателье, сбалансированной профессионалами конструкции, фирменного обслуживания и... той вольницы, которой лишили активного водителя остальные современные автомобили. □

УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Валерий Пушков
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Максим Приходько, Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем», тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, 978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14
Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 498 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80

Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС

ЧИТАЙТЕ В НОЯБРЬСКОМ НОМЕРЕ:

■ Громкие премьеры, сногсшибательные концепт-кары, сотни тысяч посетителей – таков Парижский автосалон. Новинки ближайшего и более отдаленного будущего – глазами корреспондентов ЗР.

■ Построенный на общей платформе с «Клио», «Логаном», «Ниссаном-Микра», микровэн «Рено-Модус» обещает стать хитом наступающего модельного года. Первые впечатления от машины, уже успевшей заслужить пять звезд в крэш-тесте, привез из Франции наш испытатель.

■ Журнал активно исследует проблемы безопасности, причем старается избегать шаблона в своих экспериментах. Примером служит крэш-тест ВАЗ-2110 и «Дэу-Матиз», двигавшихся встречными курсами.

■ События, которое произойдет в ноябре, ждет, без преувеличения, вся страна: на ВАЗе должен начаться серийный выпуск «Лады-Калина». К ее появлению приурочен подробный рассказ о конструктивных особенностях автомобилей нового семейства.

■ Аварии ежегодно уносят десятки тысяч жизней. Но многие гибнут прямо в гараже, отравившись угарным газом. Надеемся, наши советы уберегут тех, кто работает с автомобилем в закрытом помещении, от смертельных ошибок.

■ Лет пятнадцать назад было много разговоров о новой системе пуска двигателей, в которой электроэнергия накапливалась не в аккумуляторе, а в батарее конденсаторов. Устройство, сулившее ряд преимуществ, не стало серийным, но интерес к нему не иссяк. Знакомим с актуальными разработками в этой области.

■ Обзоры выставок легковых автомобилей появляются на страницах ЗР регулярно, чего не скажешь о грузовиках. Нам удалось восполнить этот пробел, побывав на крупнейшем автосалоне в Ганновере, проводимом раз в два года.

■ Экспертизы «За рулем» – это оценка качества деталей от разных поставщиков, приобретенных в розничной торговле. Показалось интересным отступить от классической схемы и проверить детали, снятые прямо с товарного автомобиля...

■ Принято считать, что самый верный способ предотвратить угон – хранить автомобиль в гараже под надежным замком. Специалист из органов МВД поможет ответить на вопрос, какой же замок считать надежным.

■ Чем быстрее наши дороги наполняются автомобилями, тем сильнее мы беспокоимся за наших детей. Какие меры нужны, чтобы тревога сменилась уверенностью в безопасности подростков?

■ С введением ОСАГО в страховых компаниях появилась должность аварийного комиссара. Выезжая на место аварии, эти специалисты оказывают клиентам юридическую помощь. О работе комиссаров – материал нашего корреспондента.

■ Прямо на обочине дороги умельцы готовы ныне отрегулировать не только карбюратор, что стало привычным, но и инжектор – так обещают вывески. Объехав несколько «точек», мы смогли определить истинную цену этих обещаний.

■ Героиней постоянной рубрики «Автоклуба» о подержанных автомобилях на этот раз стала популярнейшая «Дэу-Нексия». Выясняем, чего ждать от видавшей виды иномарки по цене «Самары». Показываем, как проверить цепи управления топливной аппаратурой в «Форде-Фокус». Пора вымыть руки: познакомьтесь с ассортиментом и возможностями специальных препаратов – очистителей кожи.

■ Чемпионат страны по кольцевым автогонкам год от года становится интереснее и разнообразнее. Подводим итоги сезона, делаем прогнозы на будущий.

ПОПРАВКИ

Уважаемые читатели! В № 8 за 2004 год в «Экзамене на дому» допущены неточности. На рисунке II вместо знака 5.15 должен быть знак 6.3; на рисунке VIII отсутствует знак 5.24.

В ЗР, 2004, № 9, с. 179 в заметке «Кристальная серия» вместо «активатор белка» следует читать «активатор блеска». Приносим извинения.

■ Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»

МАРИЯ БУТЫРСКАЯ,
первая россиянка – чемпионка мира в одиночном фигурном катании:

«Наверное, в детстве я выбрала фигурное катание не только потому, что это очень красивый спорт, но еще и потому, что люблю скорость. Это совершенно особое ощущение – знать, что в твоей власти сотня «лошадей» мощного мотора. Ну а четыре колеса куда устойчивее, чем пара коньков… Я обожаю скорость, люблю автомобили. К сожалению, в Москве в последнее время стало невозможно передвигаться на колесах – пробки отравляют жизнь всем автолюбителям. А старейшему российскому автомобильному журналу хочу пожелать долгой жизни. И побольше новых рубрик, интересных молодым читателям».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 228): 1, 4, 8, 11, 12, 15, 17, 21

I. Согласно пункту 13.7 Правил водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако водитель легкового автомобиля встретит на своем пути стоп-линию, поэтому должен руководствоваться сигналами каждого светофора, то есть покинуть перекресток после того, как загорится разрешающий сигнал светофора на выходе с перекрестка.

II. Пункт 8.12 Правил запрещает движение задним ходом на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11. В данном случае разворот запрещен знаком 3.19, а не пунктом 8.11. Въезд на стоянку перекрестком не является.

III. Хотя линию разметки 1.7, указывающую полосы движения в пределах перекрестка, пересекать разрешается с любой стороны, оказавшись на средней полосе, водитель автомобиля должен следовать в направлении, указанном стрелой разметки 1.19, то есть повернуть налево (приложение 2 к Правилам).

IV. Положение пункта 3.5 Правил, дающее право водителям транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого цвета отступать от ряда требований ПДД, распространяется лишь на транспортные средства, выполняющие работы по строительству, ремонту или содержанию дорог.

V. Поскольку трамвайные пути пересекают проезжую часть вне перекрестка (об этом свидетельствует знак 1.5), трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами (пункт 18.1 Правил).

VI. Поскольку на данном участке дороги не действуют положения Правил, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах (об этом говорит синий фон знака 5.24), в соответствии с пунктом 9.4 водитель должен вести транспортное средство по возможности ближе к правому краю проезжей части, то есть вернуться на крайнюю правую полосу. При этом пункт 11.4 ПДД разрешает водителю после обгона продолжить движение по полосе, если по возвращении на ранее занимаемую полосу движения ему придется снова начать обгон.

VII. Пункт 5.5 приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения запрещает эксплуатировать транспортное средство, на одну ось которого установлены шины различных моделей. Однако в случае прокола водитель может воспользоваться правом двигаться к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности (пункт 2.3.1 Правил).

VIII. Водитель джипа остановился на тротуаре, в то время как знаки, допускающие такой способ постановки транспортного средства, отсутствуют (пункт 12.2 ПДД). Грузовик своим кузовом частично перекрыл другим водителям светофор, что также противоречит Правилам (пункт 12.4). Правильно поступил лишь водитель такси: ПДД (пункт 12.1) не запрещают в данном случае остановку на левой стороне дороги.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!
Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.